16e Année. — N° 780 Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
30 Août 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

GEO CHEMET, VAINQUEUR DE PARIS-DEAUVILLE

La première course d'hydravions de ville à ville, a été gagnée par Chemet qui a couvert les 330 kilomètres qui séparent Paris de Deauville en 3 h. 47 m. 50 s. (moteur Gnome, hélice Chauvière).

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PIERRE LAFITTE & Cie

COLLECTION ILLUSTRÉE

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

L'encyclopédie sportive idéale, complète en 24 volumes, dont 18 sont déjà parus

LISTE DES 24 VOLUMES

**Le Football,* par Gondouin et Jordan.
**La Boxe,* par les grands champions du Ring.
**Les Sports d'Hiver,* par Magnus, de la Frégeolière.
**Les Courses à pied et les Sports athlétiques,* par de Fleurac, Faillot, André, etc.
**Le Golf,* par Arnaud Massy.
**L'Escrime,* par Jean Joseph-Renaud.
**L'Automobile,* par Petit et Meyan.
**L'Equitation et le Cheval,* par Molier.
**La Natation et le Rowing,* par Jarvis, Lein, etc.
Les Sports de Salle et de Jardin, par Le Roy.
**La Chasse à Tir,* par Cunisset-Carnot.
**La Défense dans la Rue,* par J. J.-Renaud.
**Les Courses de Chevaux,* par Saint-Georges.
**Le Cyclisme,* par Marcel Viollette.
**Le Yachting,* par Clerc-Rampal et F. Forest.
**La Lutte,* par Paul Pons.
**Les Animaux de Sport,* par Jacques Boulenger et Emile Henriot.
**La Pêche,* par Cunisset-Carnot.
**L'Alpinisme,* par Georges Casella.
Le Tir, par le Comte d'Alincourt, Marquis de Créqui-Monfort, Commandant Ferrus, etc.
**Athlétisme et Gymnastique suédoise,* par G. Le Roy.
Tennis, Hockey, Balles et Boules, par MM. Decugis, Crivelli, de Fleurac.
L'Aéronautique, par le Commandant Voyer, A. Leblanc, Védrines, Garros, etc.
La Chasse à Courre, par le Capitaine de Marolles.

Les volumes parus sont marqués d'un astérisque.

CONDITIONS DE SOUSCRIPTION

La Collection complete (24 volumes) :
Cartonnés : **168** francs. *Payables* **10** *francs par mois.*
Reliés peau : **240** francs. *Payables* **20** *francs par mois.*

Les 12 volumes au choix :
Cartonnés : **84** francs. *Payables* **5** *francs par mois*
Reliés peau : **120** francs. *Payables* **10** *francs par mois.*

On peut acquérir par versements mensuels soit la collection complète (24 volumes) soit seulement 12 volumes au choix.

DEMANDER LE PROSPECTUS SPECIAL N° 8

LIT MECANIQUE **DUPONT**

Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.

10, rue Hautefeuille, PARIS (VI^e^)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

TOUT LE MONDE PEUT CONCOURIR ET GAGNER

La Course au Grand R.

50.000 PRIMES DONT 5.000 Fcs EN ESPECES

Il est encore temps de concourir et de faire sa provision de GRAND **R.**

LISEZ DANS

•EXCELSIOR•

tous les détails sur le CONCOURS

Rien n'est plus simple que de gagner l'une des

50.000 primes

Il suffit de se procurer beaucoup de GRAND

PIERRE LAFITTE & Cie

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

LE PLUS SUR GUIDE DU GRIMPEUR

Dans ce volume :

Les Clubs Alpins. La Tenue de l'Alpiniste. Alimentation. Guides. Porteurs. Les Refuges. Le Camping. L'Escalade. La Corde. Le Piolet. Les Bienfaits de la Montagne, etc., etc.

Broché	**6** fr.
Cartonné	**7** fr.
Relié peau souple. .	**10** fr.

EN VENTE PARTOUT

Officiers Ministériels

Fonds de commerce d' **AGENCE THÉATRALE** à Paris, r. du Fg-Montmartre. M. à p. 2.000 fr. Loyer d'av. remb. 3.000 fr. Matér. à prendre en sus : 3.050 fr. Cons. p. ench. 1.000 fr. A adj. le 30 août 1913, à 2 h. en l'Etude de Me MOREAU, not., 76, rue Saint-Lazare.

16e Année. — N° 780.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70.

30 Août 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

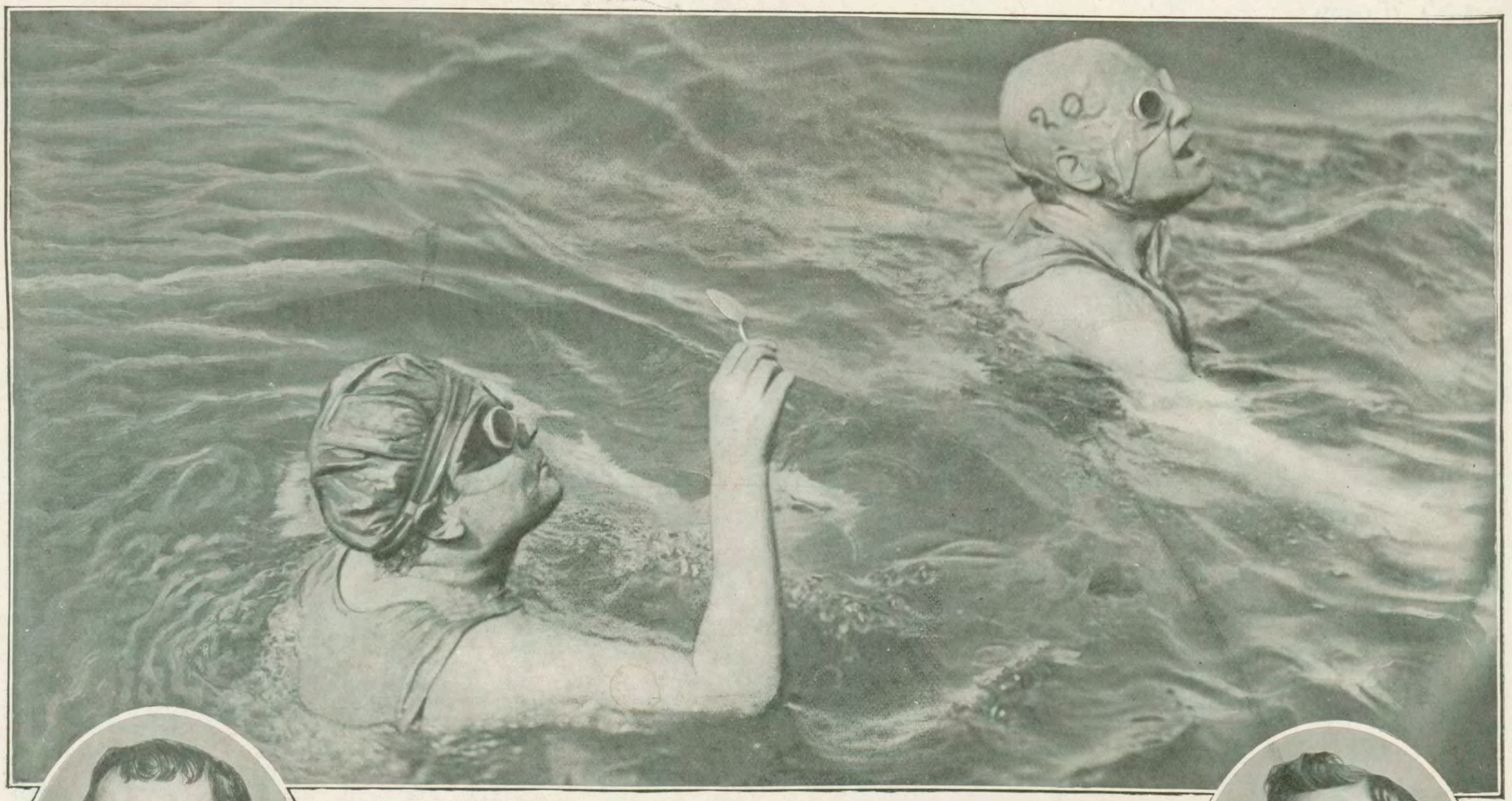
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

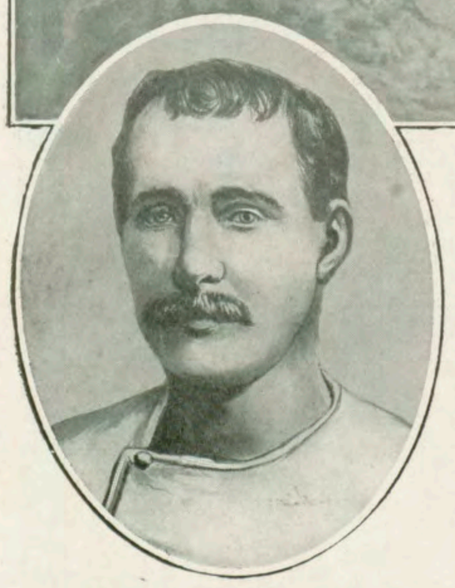
UN PARACHUTE QUI FONCTIONNE

Le 19 août, à Châteaufort, l'aviateur Pégoud, qui s'était déjà fait connaître en expérimentant l'aéroplane à trolley, de Blériot, a réussi une expérience particulièrement dramatique, en apparence, avec le parachute inventé par M. Bonnet. Il monta en monoplan jusqu'à 200 mètres, agit alors sur la manette qui libérait l'engin de sécurité ; le parachute se développa, le tirant de son siège, et, tandis que l'appareil, livré à soi-même, tombait d'un côté, Pégoud accomplissait une descente absolument normale et venait... atterrir dans un arbre doucement, délicatement. Notre cliché représente M. Bonnet donnant les dernières recommandations à Pégoud. En haut : deux phases de la descente.



MISS KELLERMANN DANS LA TRAVERSÉE DE LA MANCHE

La gracieuse ondine australienne, Miss Annette Kellermann, entre autres exploits, tenta la traversée de la Manche, mais comme tant d'autres, dut s'avouer vaincue.



LE CAPITAINE WEBB

Le seul qui, avec Burgess, ait réussi la traversée de la Manche. Cette prouesse fut accomplie les 24 et 25 août 1875.

LES HOMMES-TRITONS

Par BURGESS

Vous me demandez de vous tracer un programme d'entraînement pour le nageur. Mais ne vous êtes-vous pas trompés d'adresse ? On peut, servi par une solide constitution, par cette vertu, native aussi, que les Anglais appellent un « bull dog's pluck » (un courage de bull dog), et par les circonstances, accomplir quelque performance honorable, au besoin traverser le ruisseau d'argent, et ne rien avoir des qualités qu'il faut au professeur.

Je suis beaucoup plus un praticien qu'un théoricien. Mais pour faire preuve de bonne volonté et répondre à votre flatteuse invitation, je vais vous griffonner tout simplement — au hasard de mes souvenirs ou réflexions — ce que je pense sur le sujet, et, sans jouer au pédagogue, comment j'entends l'entraînement; comment tels grands nageurs s'entraînent, et comment je m'entraîne moi-même.

D'abord, une règle générale applicable non seulement au nageur mais à tout athlète ou aspirant athlète : vivre une vie simple et saine, le plus possible au grand air; s'abstenir de tout excès; observer les lois de l'hygiène et pratiquer assidûment le sport où l'on veut marquer. Sur ces points-là, je crois que l'accord est unanime.

Pour ce qui est de la natation et d'une méthode technique qui en gouverne l'entraînement, je vais vous étonner peut-être, en vous répondant : « Il n'y en a pas ». Ou plutôt : « Il y en a tant, qu'il est difficile d'en dégager une absolue, applicable à tous dans tous les cas. »

Oh! des systèmes d'entraînement! Il y en a presque autant que de nageurs qui s'entraînent.

En voulez-vous connaître quelques-uns, dans leurs grandes lignes ?

Voici celui de Jarvis, assez compliqué : Jarvis distingue entre l'entraînement pour le fond et l'entraînement pour la vitesse.

Le premier commence en avril par un travail que Jarvis veut très lent, très progressif, pour ne pas durcir les muscles qui doivent rester toujours très souples, point essentiel, admis et proclamé par tous. Au début de la journée, quelques mouvements d'haltères ou d'exercisers; de la marche, une heure ou deux par jour; travailler une fois au moins dans l'eau, chaque jour aussi. Pas de cyclisme qui raidit les muscles. L'entraînement pour un championnat commencera dix semaines au moins avant l'épreuve, par de petites distances graduellement augmentées, et, évitant tout surmenage qui prédisposerait aux crampes.

Les moments les plus propices sont : le matin, 11 heures et demie; le soir, 6 heures. J'avais recommandé le bain chaud occasionnel; la friction avec l'embrocation Elliman, le massage.

BILLINGTON

L'Anglais Bellington, aussi brillant nageur de vitesse que de fond, le héros de tant de traversées de Paris à la nage, est le détenteur de nombreux records du monde.

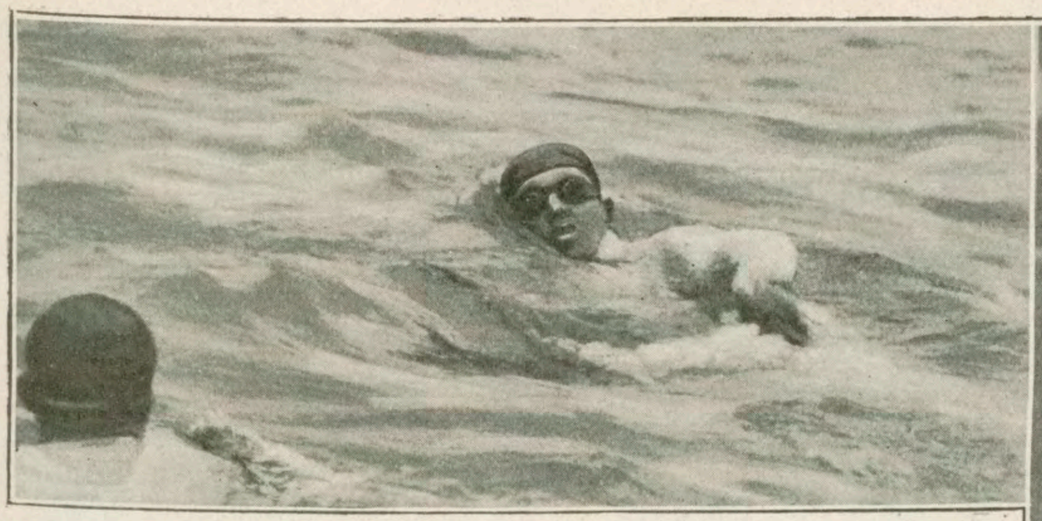
LA GRAISSE EST UNE AMIE

Ne pas chercher à maigrir, au contraire; la graisse donne du ressort et du flottant (deux idées contenues dans le terme anglais: buoyancy) et permet donc de donner tout son effort à la propulsion, une douche à la sortie n'est pas pour nuire. Jarvis recommande encore de se faire chronométrer, pour se rendre compte de ses progrès et régulariser son allure; il prohibe l'alcool sous toutes ses formes, le tabac qui diminue le souffle, si nécessaire au nageur; les farineux en fin d'entraînement; il préconise les légumes verts, le sherry et œufs matin et soir. Ce régime, applicable aux sujets forts, doit être atténué, quand le sujet est léger ou délicat. Pour celui-ci, il sied de n'imposer l'entraînement qu'à doses modérées. Distinction très sage.

Pour la vitesse, travail tout différent,

L'ANGLAIS HOLBEIN

Holbein, le fameux nageur de grand fond, ancien champion cycliste, ne put jamais réussir la traversée de la Manche.



UNE TENTATIVE DE WOLFFE

Le nageur anglais Jabez Wolffe qui, bien souvent, tenta la traversée de la Manche et dut s'arrêter plusieurs fois très près de l'autre rive.

plus intense et plus rapide. Personnellement, Jarvis tenait pour impossible de s'entraîner simultanément pour le sprint et le fond. Il conseillait et portait lui-même un maillot de soie moins résistant à l'eau.

Autres nageurs, autres méthodes :

Cavill et Lane, les Australiens, sont partisans d'un régime beaucoup plus dur. Eux-mêmes consacraient au moins six heures par jour à l'entraînement, nage et marche combinées et d'autres exercices. Mais ils n'avaient que cela à faire.

C'est un peu le système allemand, celui de Wahle notamment, qui commençait son entraînement trois mois avant l'épreuve visée, s'imposait le plus rude travail, course à pied, culture physique, et mangeait de la viande crue, et, avant de plonger, s'ingurgitait un bon verre de pur brandy.

Originale aussi, la méthode des Italiens qui nagent des 20 et 30 milles en descendant les courants des fleuves qui en font, de leur côté, 6 à l'heure.

LE DOUX TRAINING DE DANIELS

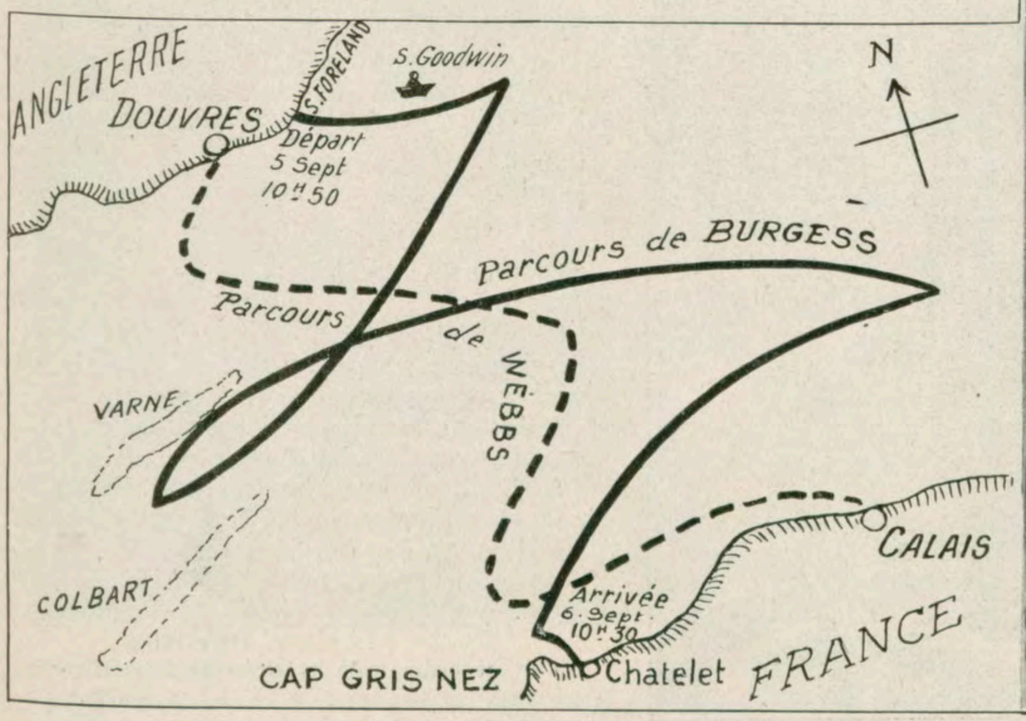
Daniels, le grand sprinter, disait volontiers qu'il n'y a pas deux hommes s'entraînant de la même façon, et qu'en cela ils ont raison, l'entraînement nécessaire à l'un étant pour l'autre surentraînement. En somme, quelques vérités générales, voilà tout ce que comportait son enseignement très élastique.

Daniels recommande une diète mixte, de la viande modérément, des légumes frais, des fruits, et les aliments producteurs de graisse. Pas plus que Jarvis, il ne redoute quelques livres d'excédent qui donnent au corps du flottant (buoyancy) car la nage est un sport à part. Mais Daniels tolère la bière, le bordeaux à petite dose, aux repas; de l'eau fraîche seulement — et très pure — entre les repas. Ni thé, ni café, ni excitant quelconque, ni tabac. Beaucoup de sommeil « grande panacée de la nature, dit-il, pour remplir de force et d'énergie les batteries épuisées. » Les heures de sommeil avant minuit sont les meilleures.

Et le travail ? Tout dépend de la distance visée, de la constitution du sujet, du temps dont il dispose. Au nageur de fond puissant, il en faut plus qu'au sprinter et qu'au sujet délicat.

Quatre semaines, au minimum, seraient, d'après Daniels, nécessaires à la préparation.

Première semaine : consacrée à améliorer l'état général; et tout



LES DEUX TRAVERSÉES

Ce schéma représente les deux itinéraires suivis par les deux seuls athlètes ayant traversé la Manche : celui du Capitaine Webb et celui de Burgess.

JARVIS

L'Anglais Jarvis, l'une des gloires de la natation, qui doit se trouver l'autre dimanche en ligne dans la traversée de Paris à la nage.

BURGESS DANS LA
Burgess parvint, à la seizième tentative, à traverser le fameux détroit. Parti de South-Foreland à 1 h. 15 du matin le 5 septembre,

exercice y est bon qui ne durcit pas les muscles. Là-dessus Daniels, comme Jarvis, insiste. Ne pas précipiter les mouvements si l'on veut acquérir la forme ; des essais courts.

Seconde semaine : réduction des exercices terrestres, essais dans l'eau, allongés. Commencer, à 200 mètres, et augmenter de 50 mètres la distance quotidiennement. Perfectionner son style, et le style ne se perfectionne pas en emballant. Se faire chronométrer pour régulariser son allure.

Troisième semaine : toute consacrée au travail aquatique. Activer l'allure sans à-coups, ni sprint.

Quatrième semaine : le premier jour, faire un essai sur la distance même et à l'allure de la course; recommencer le troisième jour ; le jour intermédiaire, travail aisé, les autres jours sprints très courts et démarrages; la veille de l'épreuve, repos complet.

Sur l'hygiène de l'entraînement, Daniels met en garde contre l'abus des bains de vapeur. Deux ou trois minutes dans la chambre à vapeur suffisent à ouvrir les pores. Pas de séjours dans l'eau trop prolongés. Le jour de la course, éviter tout changement de régime; manger modérément et assez longtemps avant l'épreuve, pour que la digestion soit faite... et penser à autre chose.

Programme, on le voit, qui n'a rien d'absolument révolutionnaire, et qui a le grand avantage de s'adapter à tous les tempéraments.

BURGESS, MARCHAND DE PNEUMATIQUES
T. W. Burgess, qui aurait pu gagner une fortune en faisant des exhibitions après sa glorieuse traversée, préféra ne pas abandonner son métier de marchand de pneumatiques.

TRAVERSÉE DE LA MANCHE
il atterrissait 22 h. 35 plus tard à la pointe de Gris-Nez, ayant nagé au moins 90 kil. en tenant compte des nombreux crochets.

UNE VIE RÉGULIÈRE, C'EST TOUT

David Anisworth, un ancien qui eut son heure de gloire, résumait ses principes en une ligne : une vie régulière, il n'en faut pas plus pour être en forme.

C'était aussi l'avis de G. White, grand partisan du saut comme exercice préliminaire.

Mathew Drake, ex-champion de longue distance d'Angleterre, en serait pour les haltères et la marche.

Mais le grand apôtre de la marche comme moyen d'entraînement à la nage, c'est encore Montagne Holbein qui réglait ainsi l'emploi de sa semaine :

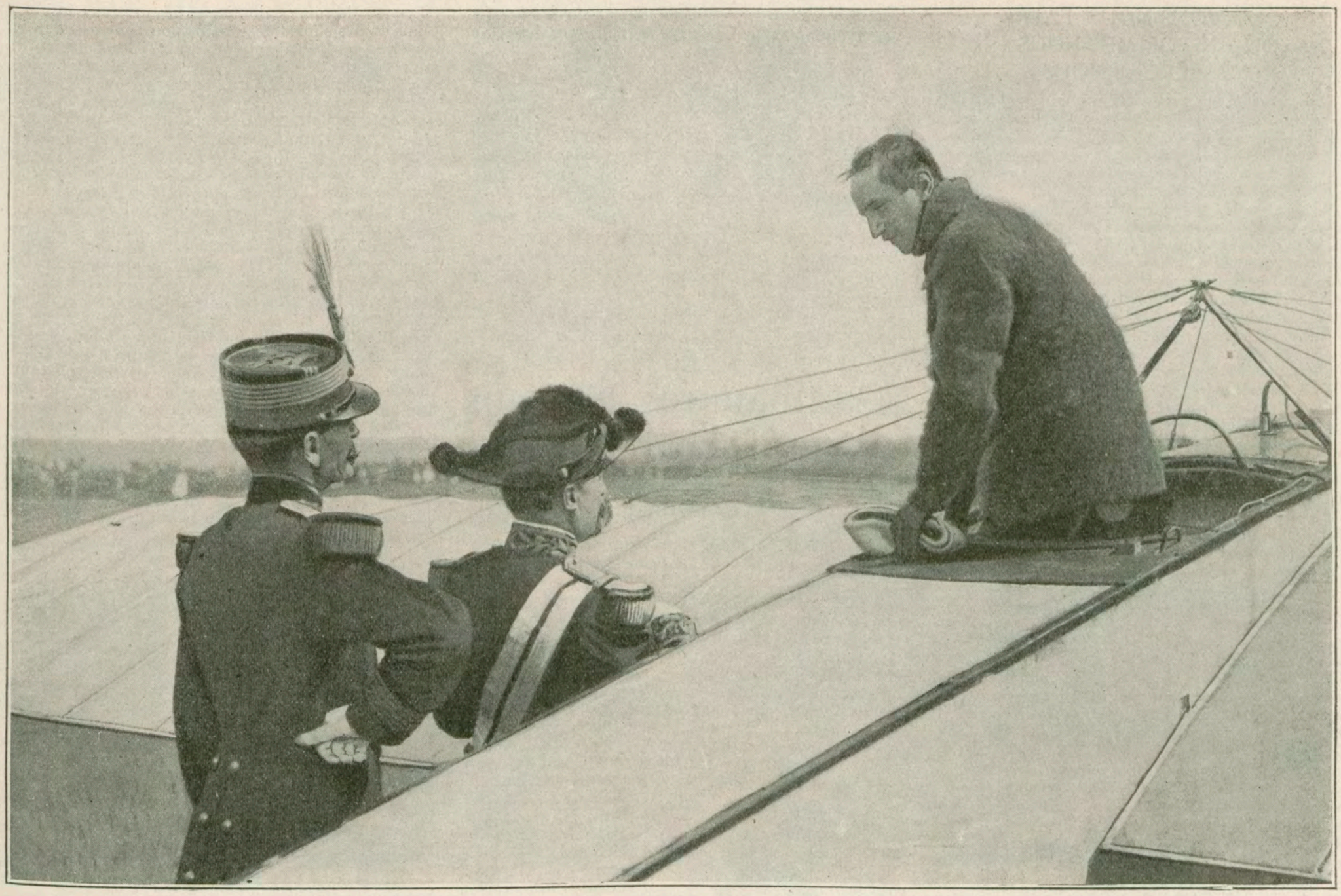
	Marche	Nage	Cyclisme
Lundi . . .	30 milles	—	—
Mardi . . .	—	3 heures	60 milles
Mercredi .	30 milles	—	—
Jeudi . . .	—	4 heures	60 milles
Vendredi .	30 milles	—	—
Samedi . .	—	6 heures	60 milles
Dimanche	Repos.		

Suggestif tableau, n'est-ce pas? Il est vrai qu'il représente le travail d'été.

Holbein est ce qu'on appelle « un glouton de travail ». A l'antipode de lui, le Dr Shell, un expert aussi, voudrait qu'on nageât seulement trois fois par semaine.

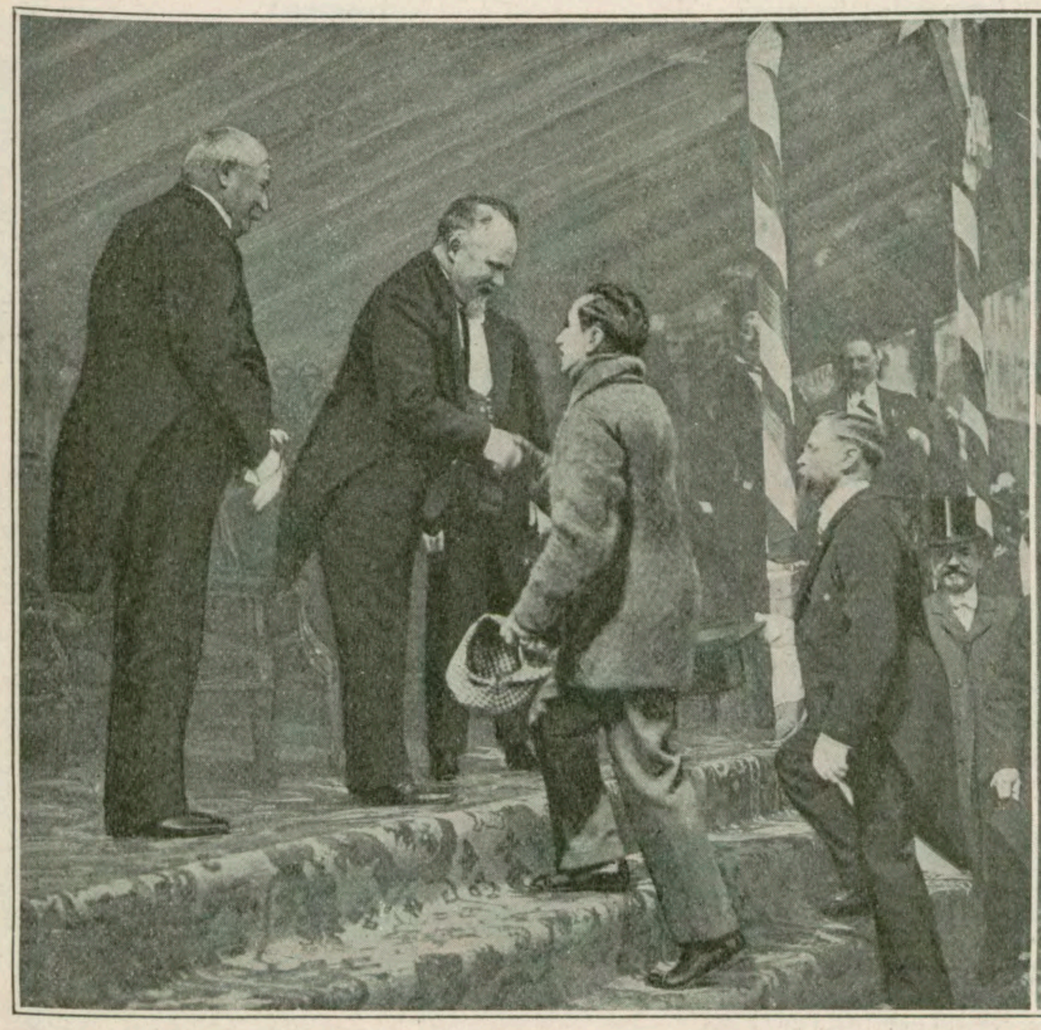
Mais, après tant d'autres, je le répète, l'expérience personnelle, voilà la grande école.

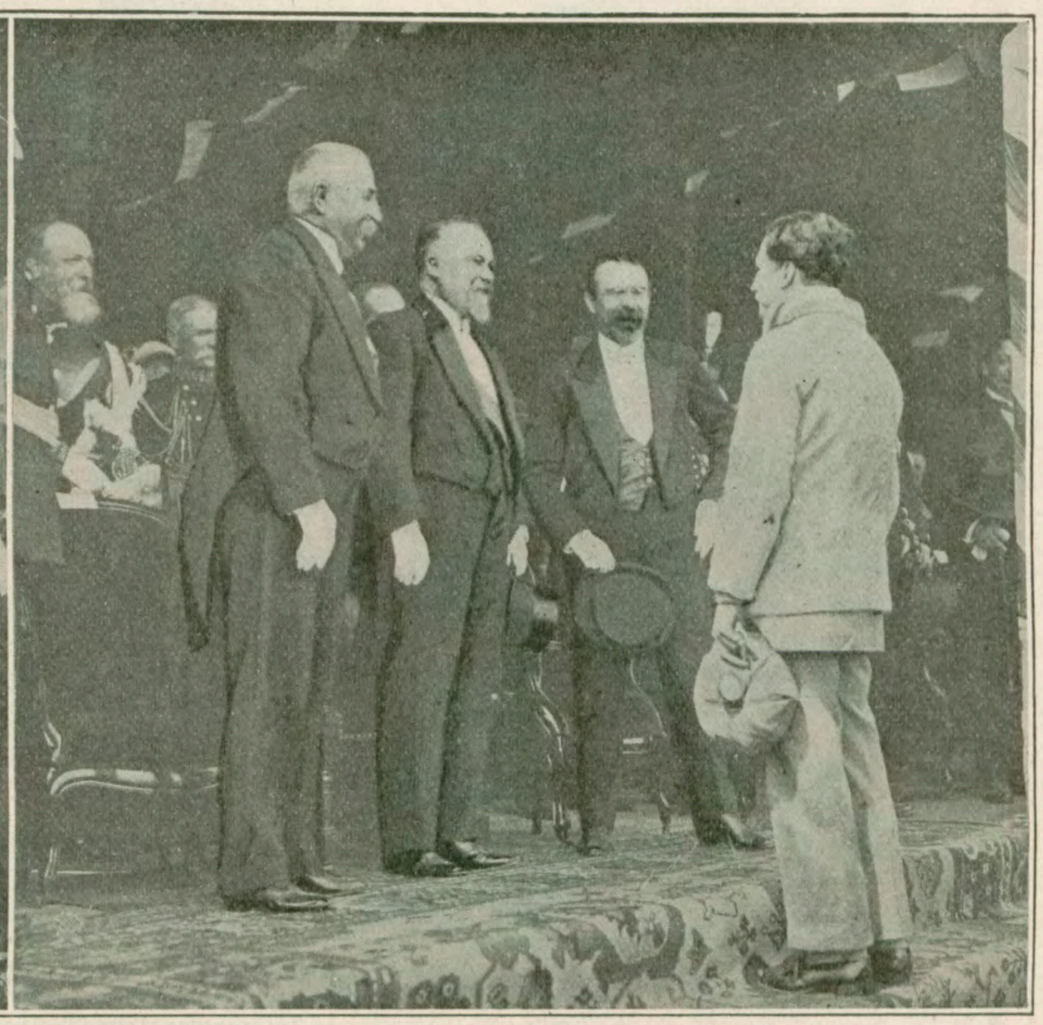
BURGESS
recordman de la traversée de la Manche.



AUDEMARS FÉLICITÉ PAR LE GÉNERAL HIRSCHAUER ET LE COLONEL BOUTTIEAUX

Au cours des fêtes données à Commercy en l'honneur du voyage du Président de la République, une grande séance d'aviation se déroula, au cours de laquelle Roland Garros et Edmond Audemars (monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière) *et une escadrille évoluèrent.*





LES FELICITATIONS PRÉSIDENTIELLES

Le Président de la République fut émerveillé par les audacieuses envolées des deux rois de l'air, Garros et Audemars, qu'il tint à féliciter chaleureusement, ne leur cachant pas qu'ils avaient réussi à lui donner de fortes émotions. A droite : M. Poincaré complimente Garros ; à gauche : Audemars.

AVIATEURS OFFICIELS !

Tel est le titre que pourraient s'attribuer maintenant Roland Garros et Edmond Audemars. Pour les fêtes d'aviation de Commercy, auxquelles assistaient le Président de la République et M. Louis Barthou, président du Conseil, entourés de toutes les notabilités officielles de France, les organisateurs avaient fait appel au concours des deux champions des Morane-Saulnier. Tous deux firent admirer leur virtuosité incomparable au cours d'évolutions prodigieuses.

QU'AVONS-NOUS FAIT ? OU EN SOMMES-NOUS ? OU ALLONS-NOUS ?

Telle pourrait être la devise du prochain numéro double de la *Vie au Grand Air* qui paraîtra samedi prochain. Consacré à l'*Aviation*, en l'honneur du grand *Meeting d'hydravions de Deauville*, il comportera, outre un important compte rendu de cette épreuve, une série d'études remarquables, dûes à toutes les sommités du plus lourd que l'air.

Nous ne croyons pas exagérer le moins du monde en déclarant que ce numéro constituera un véritable monument, l'encyclopédie la plus complète de l'aviation. Tous ceux à qui nous avons demandé de bien vouloir nous accorder leur précieuse collaboration nous ont remis des articles dans lesquels ils étudient l'état actuel de la science nationale et où ils donnent des aperçus très nouveaux et qui seront certainement très remarqués.

L'énumération des principales matières de ce numéro montrera à nos lecteurs l'intérêt capital qu'il présentera :

Où en sommes-nous ? Où allons-nous ? série d'études, par *Léon Morane et Raymond Saulnier, Louis Bréguet, Maurice Farman, Jules Védrines, Eugène Gilbert, J. Bielovucic.*

Les possibilités de l'aviation, par *Roland Garros*.

L'aviateur touriste, par *Brindejonc des Moulinais*.

L'aviation aux colonies par le lieutenant *de Lafargue*, ancien chef du centre de Biskra.

L'aéronautique à la guerre, par le capitaine-aviateur *Marzac*.

Les milices aériennes, par *Alfred Leblanc*.

L'orientation de l'hydraviation, par *André Beaumont*.

L'aviation française et allemande, par *Marc Gouvieux*.

Sommes-nous en progrès ? par *Jacques Mortane*.

Tous ces articles seront illustrés à l'aide de documents remarquables et complètement inédits, dont la plupart pris en aéroplane par nos rois de l'air.

Signalons les trois doubles pages dont l'une, très originale, représentera les progrès accomplis par l'aéroplane depuis 1908 et l'autre, magnifique planche, montrera l'oiseau de France au désert. Quand à la troisième, elle sera consacré au *meeting de Deauville*.

On voit que ce numéro, d'une documentation sûre, peut être qualifié d'extraordinaire. Il causera sans aucun doute une profonde sensation, tant en France qu'à l'étranger, aussi bien par l'intérêt des études que par l'originalité des idées émises. Il ne sera vendu *qu'un franc*, et sera complété par le compte rendu du Bol d'Or, de la Traversée de Paris à la nage et des Courses.

UN GRAND CONCOURS

Nous sommes en train de préparer un grand concours qui intéressera sans doute nos lecteurs. Très facile, il s'adressera uniquement aux connaissances sportives et au jugement éclairé des concurrents. Disons seulement aujourd'hui qu'il sera doté de 200 prix d'une valeur totale de 20.000 francs.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Les mauvais bergers

Lorsqu'arrive l'été, les boxeurs se reposent. On ne saurait leur en tenir rigueur puisqu'ils ont bien occupé la saison hivernale. Mais il y a repos et repos. Les uns le goûtent en allant se promener sur les plages ou en restant à la ville, si leur état de fortune les empêche de faire des déplacements. Les autres veulent continuer à vivre de leur métier, mais à la condition de ne pas se fatiguer. C'est très hygiénique et nous devrions tous admirer cette salutaire précaution, s'il n'y avait pas de victimes.

Mais il y a des victimes : ce sont les spectateurs! Quelques organisateurs peu scrupuleux et managers marrons attendent en effet, les mois de ville d'eaux et de stations balnéaires pour aller donner des réunions dans les cités à la mode. Ce dérivatif au tango n'est pas plus sportif que la danse fameuse.

Des hommes de classe sont annoncés, à grand fracas. Ils rencontrent des comparses de dixième ordre et les plus beaux jours de la lutte revivent dans leur lugubre honte. Tout est arrangé d'avance. On sait qu'à tel round le champion devra mettre knock-out son adversaire, mais, pour émouvoir la foule, celui-ci aura eu soin à la reprise précédente de faire feindre la défaillance à l'invincible.

Et le sang qui coule, est-ce du chiqué? direz-vous.

Non, ce n'est pas du chiqué, c'est du carmin contenu dans une minuscule enveloppe que l'on étale au moment qui doit être pathétique.

C'est ainsi que de très brillants boxeurs gâtent leur réputation auprès des connaisseurs en se faisant les complices de semblables mascarades. Certains d'entre eux sont même plus à plaindre qu'à blâmer ; ils arrivent dans une ville où ils doivent rencontrer X... et Y... et, au moment de monter sur le ring, ils s'aperçoivent que le X... et l'Y annoncés à l'extérieur ne sont pas les vrais et, comme les impresarios ne veulent pas d'histoire, ils supplient les champions de se taire.

Mais tout finit par se découvrir. Les plaintes abondent. Des organisateurs considérés comme sérieux, des personnages que leur situation devrait éloigner de ces questions de spectacle et de gros sous, sont à la tête de ces combinaisons louches. La Fédération voudrait sévir, mais elle n'ose punir comme la faute le mérite. Et pourtant ce serait rendre un réel service au sport que de renvoyer ces aigrefins du noble art à des métiers plus en rapport avec leur sinistre mentalité.

WHIPPER.

CYCLISME

43 kilomètres 280 dans l'heure

Les impressions d'Oscar Egg, le nouveau recordman.

Me voici rentré en possession de mon bien, le record du monde de l'heure sans entraîneurs, qui m'avait été ravi le 27 juillet à Berlin par l'Allemand Richard Weiss dans des conditions assez mystérieuses, et d'incontestable façon par mon excellent rival Marcel Berthet, qui 10 jours après, à Buffalo, parvenait à couvrir 42 kilomètres 502 mètres dans les soixante minutes. Depuis que Weiss m'avait dépossédé de mon record, je n'avais plus qu'une idée, celle de me remettre en piste pour me l'approprier à nouveau. Le 31 juillet j'assistais à la tentative de Berthet sur 10 kilomètres, tentative qu'il menait à bien puisqu'il s'attribuait le record, qui d'ailleurs lui appartenait déjà, avec le temps excellent de 13 m. 51 s. A ce moment, j'ai eu la sensation très nette que Berthet dépasserait le record de l'Allemand et à plus forte raison le mien.

OSCAR EGG

Quand le 7 août, il couvrit 42 kilomètres 502 mètres dans l'heure, j'eus l'espérance de faire mieux ; lui-même en descendant de machine disait, ce qu'il a exposé si clairement dans le dernier numéro de la *Vie au Grand Air*, que les 43 kilomètres pourraient être atteints.

Le jeudi 21 août, je me mis donc en piste, je devais simplement faire un essai sur 10 kilomètres pour tâcher de battre le temps de Berthet : 13 m. 51 s.

Voyant la température extrêmement favorable, me sentant parfaitement dispos, je décidais et faisais annoncer au public que j'allais pousser jusqu'à l'heure.

Je dois vous dire que je n'avais pas pu soigner ma forme pour une tentative de cette importance, puisque chaque dimanche, et souvent même le lundi, je devais disputer en France ou en Belgique des courses de 100 kilomètres, 6 heures et même 24 heures à l'américaine, en passant, je suis heureux de rappeler que j'ai remporté deux de ces dernières courses, l'une à Paris, l'autre à Bruxelles. Donc, je n'étais pas préparé comme je l'aurais désiré pour le record de l'heure, et au moment où je démarrais, je ne savais pas encore si je persisterais jusqu'au bout. Cependant, j'allais sans avoir l'impression de pousser, je m'attribuais les records à partir des 5 kilomètres. Le chronométreur, M. Bazin, m'annonçait cette bonne nouvelle tous les 15 tours de piste.

Je me sentais si bien vers le 20e kilomètre que j'espérais non seulement maintenir mon allure, mais encore l'augmenter de façon à atteindre les 44 kilomètres dans l'heure. Mais, à partir du 26e kilomètre, je commençais à faiblir, sans vraiment sentir la fatigue ; il me semblait que j'allais toujours aussi vite, mais que mes amis, sur la pelouse, faisaient retentir la cloche plus tôt, à chacun de mes passages ; mes idées devenaient également moins nettes. A ce moment, cependant, mon avance était suffisante pour me permettre d'espérer battre le record.

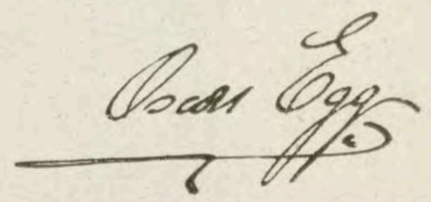
Les 10 derniers kilomètres furent très pénibles : je faisais des efforts désespérés pour ne pas ralentir et ne pas perdre l'avantage acquis ; j'étais abasourdi par les coups de cloche, les encouragements du public, les temps que me criaient mes amis.

Je poussais à fond, cramponné à mon guidon, sentant que j'atteignais la limite extrême de mes moyens ; dans mon cerveau, une idée aiguë dominait toutes les autres, celle de la crevaison, qui aurait pu me faire perdre stupidement le résultat de tant d'efforts ! L'heure me semblait interminable ; il n'y a pas de fin de course qui puisse être comparée aux dernières minutes d'une tentative pareille. Enfin le coup de pistolet de la délivrance retentit, le record tant désiré m'appartenait ! Je descendis de machine tout étourdi de joie, embrassant tous ceux, amis et spectateurs, qui se pressaient autour de moi.

Et maintenant, pendant combien de temps vais-je rester recordman du monde de l'heure sans entraîneurs ? Je crois qu'il est possible de faire mieux que 43 kilomètres 280, les bicyclettes se perfectionnant toujours de plus en plus, de même que les pneus.

Quant à moi, pour l'instant, j'ai la sensation que je ne pourrais faire davantage.

Si je dois être dépossédé de mon titre, je souhaite que cela soit par mon loyal rival Berthet, qui, au lendemain du jour où je lui ravissais le record, m'adressait une dépêche de félicitations ; joli geste sportif qui m'a fort touché.



CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 31 AOUT. — *Cyclisme.* — Buffalo. — Arrivée du Bol d'Or.

DIMANCHE 31 AOUT. — *Hippisme.* — Chantilly (Prix de Chantilly).

DIMANCHE 31 AOUT. — *Aviation.* — Dernière journée du Meeting de Deauville.

LUNDI 1er SEPTEMBRE. — *Tennis.* — Prix du Lawn Tennis Club de Dinard.

LUNDI 1er SEPTEMBRE. — *Tennis.* — Boulogne. — Championnat de tennis.

MERCREDI 3 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Chantilly (Prix de Bois-Roussel, Prix de Villiers)

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 18 AU 24 AOUT 1913

AUTOMOBILE

DIMANCHE 24 AOUT. — Meeting du Mont-Ventoux.

Type Grand Prix : 1. Boillot, 17 m. 38 s. (record battu)

DIMANCHE 24 AOUT. — Spa. — *Grand Prix Automobile*. 1. Elskamp, 2. Derny, 3. Berger.

AVIATION

SAMEDI 23 AOUT. — L'aviateur Letort part de Villacoublay à 4 h. 57 du matin et atterrit à Berlin à midi 5 m. (900 kilomètres en 7 h. 8 m), il s'arrête à Dantzig (1.350 kilomètres).

SAMEDI 23 AOUT — L'aviateur Guillaux quitte Biarritz à 4 h. 51 du matin arrive à Breckel (1.380 kil.).

DIMANCHE 24 AOUT. — Paris-Deauville en hydravions : 1. Géo Chemet en 3 h 47 m. 40 s. 2. Levasseur en 7 h. 38 m. 15 s. 3. Molla en 8 h. 46 m. 11 s.

CYCLISME

JEUDI 21 AOUT. — Buffalo. — Oscar Egg, bat le record de l'heure sans entraineurs couvrant : 43 ki om. 280.

Course de 100 kilomètres derrière tandems : 1. Godivier ; 2. Thys à 2 tours ; 3. Petit-Breton à 4 tours ; 4. Faber à 6 tours et demi. Temps 1 h. 59 m. 47 s. (record).

DIMANCHE 24 AOUT. — Buffalo (*100 kilomètres derrière motos*). — 1. Didier en 1 h. 27 m. 44 s. ; 2. Darragon, en 1 h. 29 m. 13 s. 1/5 ; 3. Guignard, en 1 h. 29 m. 45 s. 2/5 ; 4. Lavalade, en 1 h. 30 m. 19 s. 4/5 ; 5. Vanderstuyft, en 1 h. 33 m. 46 s. 2/5

DIMANCHE 24 AOUT — Berlin. — *Championnat du Monde (amateurs).* — 1.000 mètres ; 1. Bailey (anglais) ; 2. Ryan (anglais), à une longueur ; 3. Rode (allemand), à une roue.

Demi-fond, 100 kilomètres derrière motos. — 1. Mérédith (anglais) en 1 h 27 m. 58 s. ; 2. Boyer (Allemand) ; 3. Blekemalen (Hollandais) ; 4. Fossier (Français).

ATHLÉTISME

DIMANCHE 24 AOUT. — *Aviron.* — Gand. — *Championnats d'Europe.*

Quatre rameurs de pointe : 1. Grasshopers, de Zurich (Suisse).

Quatre juniors (course intercalaire) : 1. Mayence

Un rameur senior : 1. Friedrich Graf (Allemand).

Deux de pointe : 1 S. N. de la Marne (Poix Bonnet-Bouton).

Huit juniors, Coupe Ganda (course intercalaire) : 1 C. N. Basse-Seine.

Double-sculls : 1. R. C de Paris (Barrelet, Pere-selenzeff).

Huit rameurs de pointe : 1. Mainzer Ruder Verein, de Mayence

HIPPISME

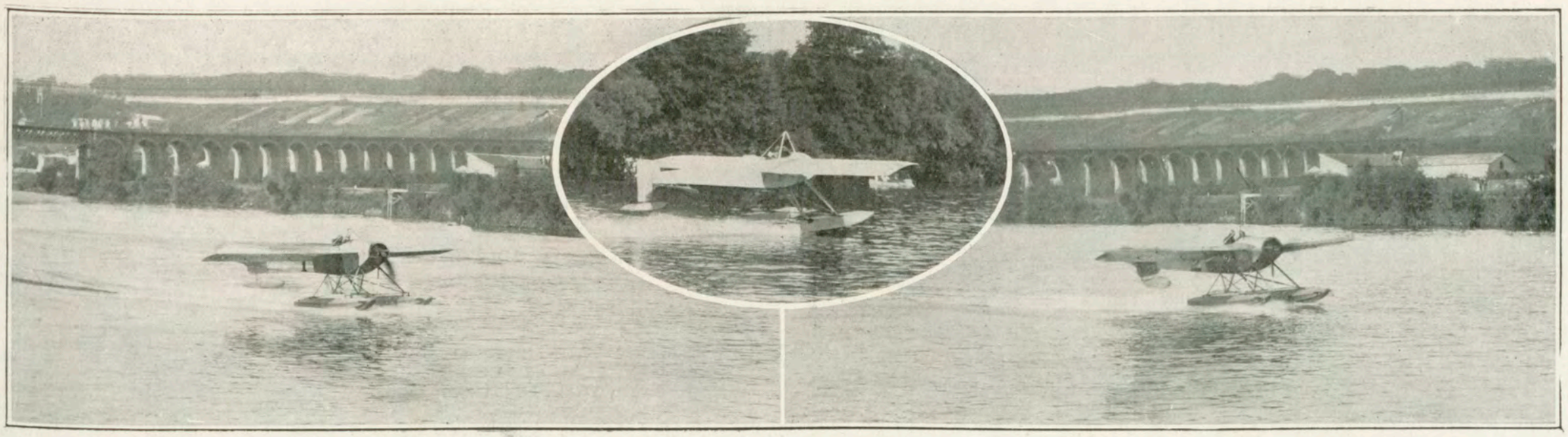
LUNDI 18 AOUT. — Deauville. — *Handicap de la Manche* (20.000 francs, 3.400 mètres) : 1. Le Cerbère (A. Wood and), à M. Sol Joël ; 2. Cyrinus ; 3. Genillé. — P. M. : gag., 37 fr. 50 ; pl., 20 fr. 50 ; 18 fr. 50 ; 18 francs.

JEUDI 21 AOUT. — Deauville. — *Prix de Morny* (40.000 francs, 1.200 mètres) ; 1. Sardanapale (Doumen) au baron M. de Rothschild ; 2. Force Que Si. — P. M., gag., 32 francs, pl., 23 francs, 45 fr. 50.

DIMANCHE 24 AOUT. — Dieppe. — *Omnium de Dieppe* (20.000 francs, 2.500 mètres) ; 1. Chamboreau (Ch. Childs), à M. James Hennessy ; 2. Maléfice ; 3. Opott (J. Reiff). — P. M., gag., 28 fr. 50.

TIR AUX PIGEONS

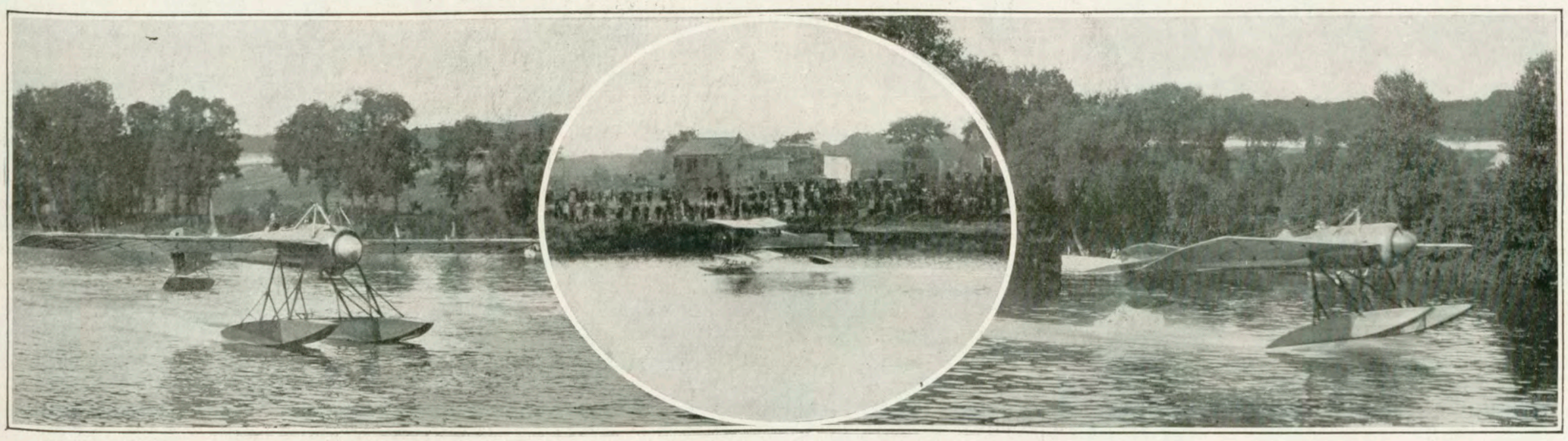
LUNDI 18 AOUT. — Deauville. — *Prix d'Houlgate :* M. de Bobet, 6-6, premier ; M. L. de Kermaingant et M. G. Boin, *ex-æquo*, 5-6, seconds.



WEYMANN
Le vainqueur du concours militaire d'aviation, s'envolait le premier du Pecq, il s'arrêtait à Andé, ayant brisé une aile contre un arbre.

CHEMET
Geo Chemet, qui devait être le vainqueur de la course, prenait un magnifique départ, s'envolant nettement au point indiqué.

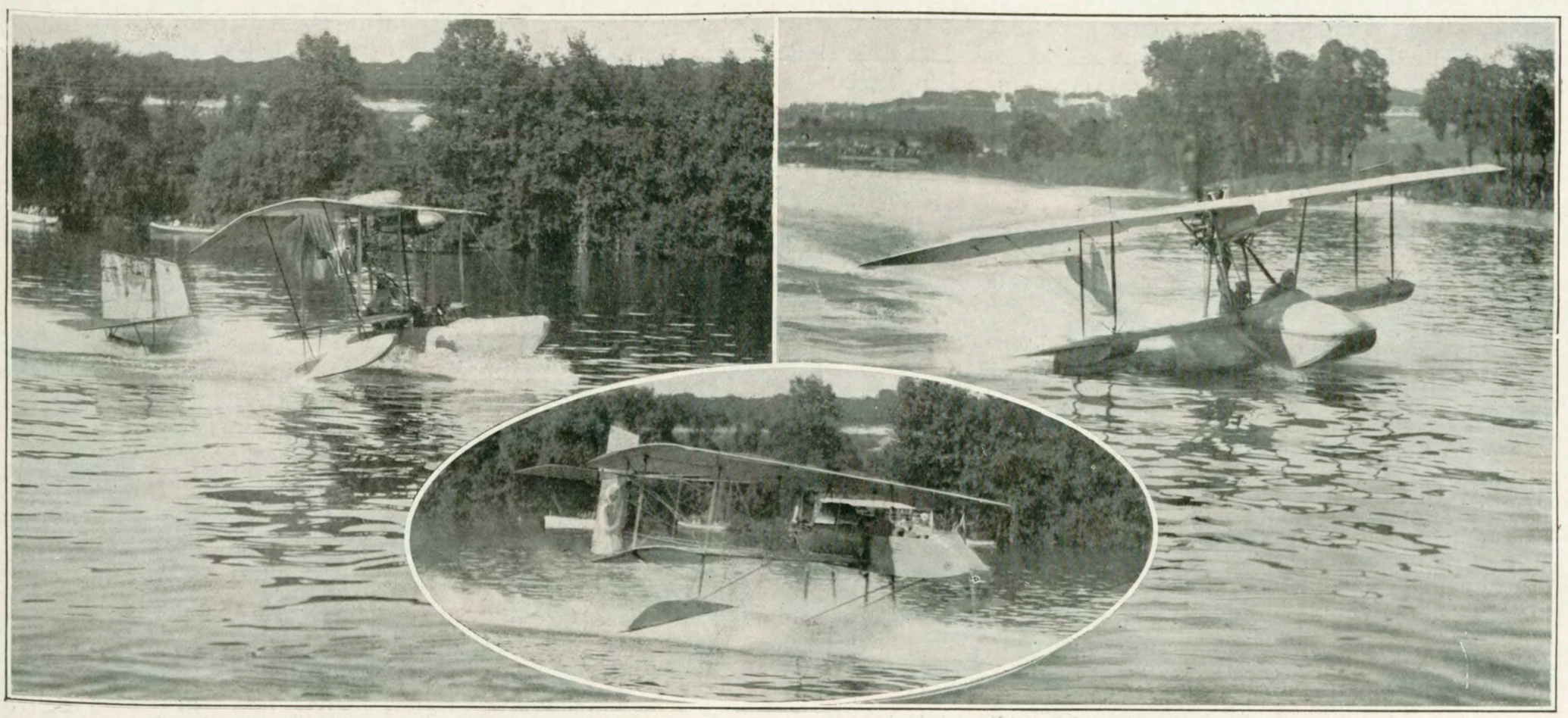
LEVASSEUR
Levasseur, le spécialiste des raids maritimes, prit le départ une minute 50 après son camarade d'équipe Weymann.



JANOIR
Janoir, qui, sur son Deperdussin, accomplit le raid Paris-Saint-Pétersbourg, faisait ses débuts en hydravion.

DE MONTALENT
L'infortuné Olivier de Montalent, qui devait se tuer avec son mécanicien Métivier à Rouen, prit une magnifique envolée.

PRÉVOST
L'habile pilote du Deperdussin s'envola facilement, après avoir navigué réglementairement pendant 500 mètres.



MOLLA
Molla éprouva des difficultés à s'élever; il quittait le Pecq, 50 minutes après son heure de départ.

RUGÈRE
Rugère qui devait partir après Chemet ne réussit pas à s'enlever, bien que s'étant fortement délesté.

DIVETAIN
Divetain ne parvint que difficilement à décoller. Il arriva à Deauville, le lundi.

LE DÉPART DE PARIS-DEAUVILLE

La première course d'hydroaéroplanes de ville à ville s'est disputée dimanche dernier. Dix concurrents se sont présentés sous les ordres du starter; le réglement leur accordait dix heures pour effectuer les 330 kilomètres qui séparent Le Pecq de Deauville. Les concurrents devaient d'abord effectuer 500 mètres en flottant sur la Seine puis, prendre ensuite leur essor. Le pauvre Olivier de Montalent qui devait périr de si tragique façon à Rouen avec son mécanicien fit un départ impressionnant. Rugère, après plusieurs tentatives infructueuses abandonna, son appareil refusant de s'enlever.

LEVASSEUR EN VOL

Levasseur, un des grands favoris de la course, a été retardé par une panne d'essence avant Rouen, il termina second en 7 h. 38 m. 15 s. (Moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

L'ARRIVÉE DE LEVASSEUR SUR LA PLAGE

Levasseur avait tenu la tête jusqu'à Rouen; c'est pendant qu'il était en panne dans cette ville qu'il se vit passer par Chemet; il n'arriva à Deauville qu'à 4 heures du soir.

MOLLA ARRIVE SUR LES ÉPAULES D'UN MARIN

A cinq heures du soir, Molla arrivait sur son hydravion à coque centrale, il se classait troisième; derrière lui, à la nuit, Janoir amerrissait à son tour, mais n'était pas classé.

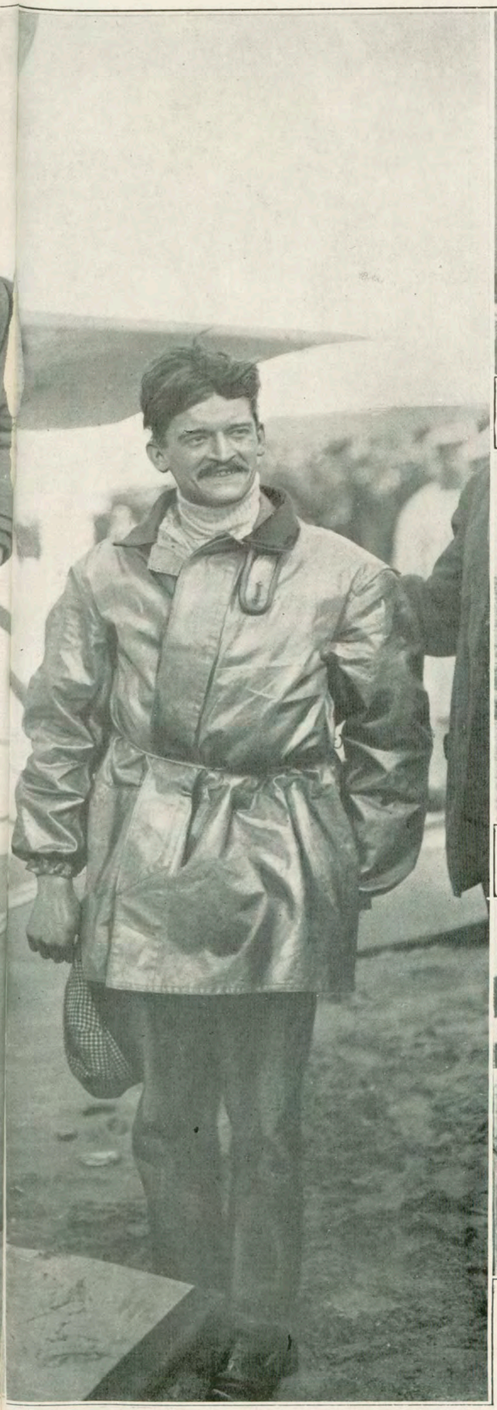
LA COURSE D'HYDRAVIONS

Dix concurrents prirent le départ dimanche dernier au Pecq, pour gagner Deauville; sur ces dix, trois seulement arrivèrent au but: Chemet, le vainqueur, Levasseur et Molla. Janoir arriva, lui aussi, sur la plage normande, mais il ne fut pas classé, ayant dépassé de quelques minutes les dix heures qui étaient accordées par le règlement aux concurrents pour effectuer leur voyage.

Le vent qui soufflait par rafales sur la Seine rendit la tâche très dure aux aviateurs qui volaient lourdement chargés, et causa même probablement la mort affreuse du baron Olivier de Montalent et de son mécanicien.

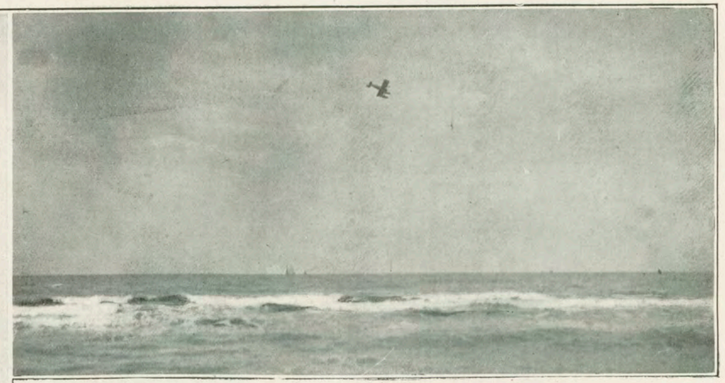
GÉO CHEMET, LE VAINQUEUR DE PAR

L'excellent pilote Chemet, un des lauréats du meeting de Temise, et qui s'était signalé par des raids maritimes en Italie, a remporté une splendide victoire dans Paris-Deauville; il n'a pas fait une seule escale au cours de son voyage, mais fut très gêné par le vent debou:



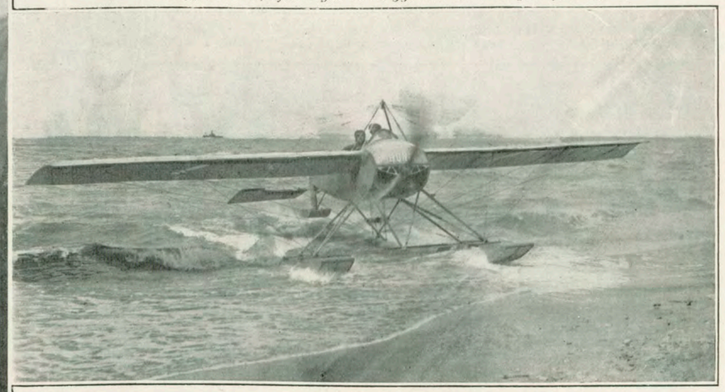
DEAUVILLE ET SON MÉCANICIEN TOUFFLET

qui par moments immobilisait complètement son appareil. Une longue ovation lui fut faite à son arrivée sur la plage de Deauville. (Moteur Gnôme 80 chevaux, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière.)



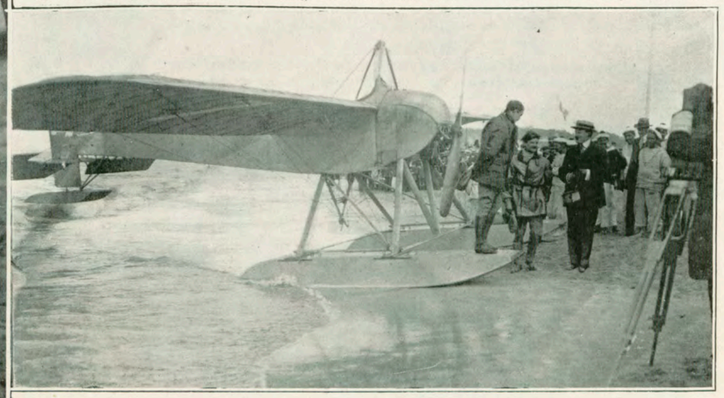
CHEMET ARRIVE A DEAUVILLE

Chemet, qui était parti à 9 h. 7 m. 27 s. du Pecq, vint atterrir sur la plage de Deauville à midi 55 m. 10 s., ayant effectué les 330 kilomètres en 3 h. 47 m. 50 s.



L'AMERRISSAGE DE CHEMET

Chemet, après avoir coupé en vol la ligne d'arrivée, descendit se poser sur la mer, cependant assez houleuse, et revint en naviguant jusqu'au rivage où des marins attendaient pour sortir son appareil de l'eau.



(Photographies de nos envoyés spéciaux).

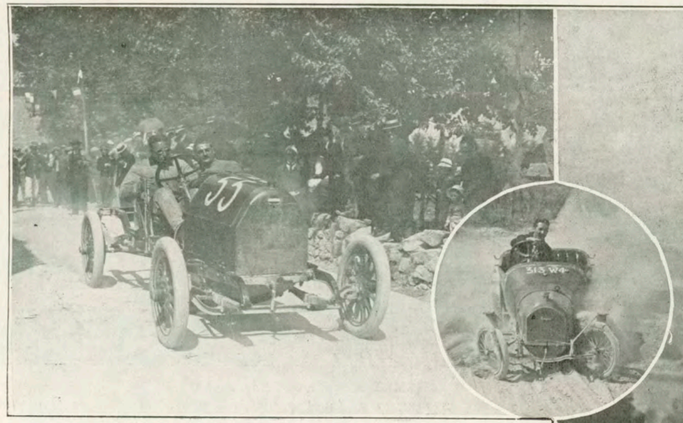
CHEMET A SA DESCENTE D'APPAREIL

Le vainqueur de Paris-Deauville a déclaré qu'il avait été très gêné et retardé par les poteaux placés au bord de la Seine. Au cours de son voyage il a rencontré plusieurs de ses concurrents en panne.

DE PARIS A DEAUVILLE

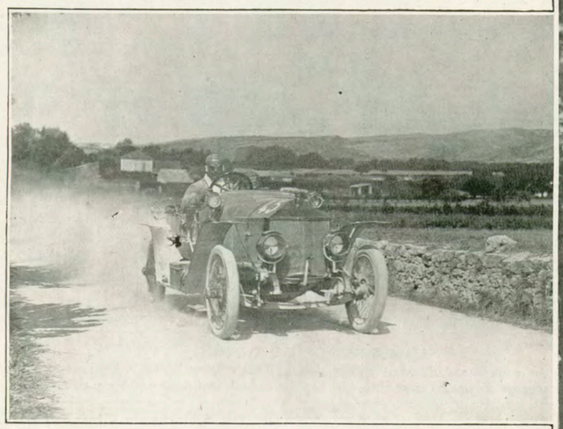
Les trois lauréats sont arrivés très échelonnés: Chemet, qui n'a été victime d'aucun incident et qui a fait d'une seule traite le parcours, arrivait à midi 55 minutes, puis après une longue attente, alors que l'on croyait déjà qu'il finirait seul, un point noir apparaissait à l'horizon, c'était Levasseur qui, après s'être posé sur l'eau et avoir navigué avec facilité, venait à terre à 4 h. 8 m. 32 s. Molla, qui avait été si fortement retardé au départ, faisait une course très courageuse et se classait en 8 h. 46 m. 11 s., tandis que l'ingénieur Janoir, le concurrent malheureux de l'épreuve, se voyait privé du bénéfice de sa performance pour avoir dépassé le délai réglementaire de 11 minutes 44 secondes !

LA VIE AU GRAND AIR



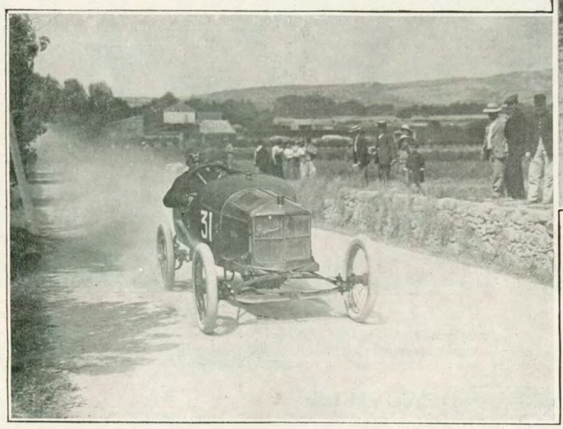
MARSAGLIA

Marsaglia, sur sa voiture italienne remporta la neuvième catégorie en 21 m. 52 s. En médaillon, Goux, sur Bebé-Peugeot, reconnaît le parcours.



RIVIÈRE

Paul Rivière, sur sa voiture munie d'un moteur de 80 × 130, enleva la sixième catégorie de la classe touriste en 26 m. 42 s. 2/5, malgré un ressort cassé.



MURAOUR

Muraour, le vainqueur de la première catégorie voitures, est arrivé au sommet du Ventoux en 33 m. 49 s., après une montée très régulière à plus de 30 kilomètres à l'heure de moyenne.

BOILLOT, SUR SA PEUGEOT, VAINQUEUR DE LA COURSE DE COTE DU VENTOUX

Boillot, le vainqueur du Grand Prix de l'Automobile Club de France, qui avait déjà remporté la victoire au Ventoux l'an dernier, s'est attaqué au record qu'il détenait avec 17 m. 46 s. et, malgré une perte de temps précieuse que lui a fait subir un motocycliste en panne sur la route, il a escaladé sur sa Peugeot, pneus Pirelli, les 21 kilom. 600 de la côte en 17 m. 38 s. 1/5. L'excellent champion a été applaudi chaleureusement par les nombreux touristes qui s'étaient rendus sur la terrasse de l'Observatoire.

LE MEETING DU VENTOUX

La classique et impressionnante et probante course de côte que, chaque année, l'Automobile Club Vauclusien organise aux flancs du pierreux Mont Ventoux, s'est disputée dimanche avec son succès habituel.

Le temps favorisa l'épreuve; les spectateurs y vinrent en foule, et pour prendre une bonne leçon de sport, et pour jouir aussi du coup d'œil incomparable que l'on a du haut de ce merveilleux balcon qui domine la vallée entière du Rhône jusqu'à son embouchure.

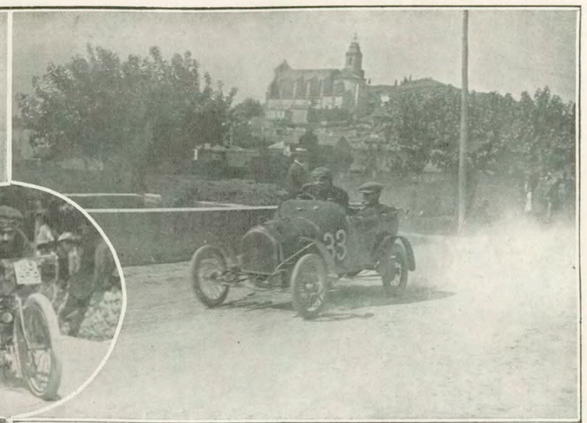
Les concurrents furent nombreux et la plupart d'entre eux furent assez heureux pour descendre quelques-uns des records.

Le triomphateur de la journée, Boillot, sur sa Peugeot victorieuse du Grand Prix d'Amiens, a grimpé les 21 kilom. 600 de la célèbre côte en 17 m. 38 s. 1/5, battant son propre record de l'année dernière de 7 s. et 4/5; et encore, fut-il gêné par un motocycliste qu'il avait rattrapé dans les derniers tournants.

Après lui, nous trouvons se classant dans l'ordre: Beria (Aquila), Gasté (Vermorel), Casalingue (Doriot-Flandrin), Descours (Turcat-Méry), Rivière (Métallurgique), etc... Et toutes ces voitures, sur les rampes si dures et les lacets si dangereux du Ventoux, ont accompli de magnifiques performances.

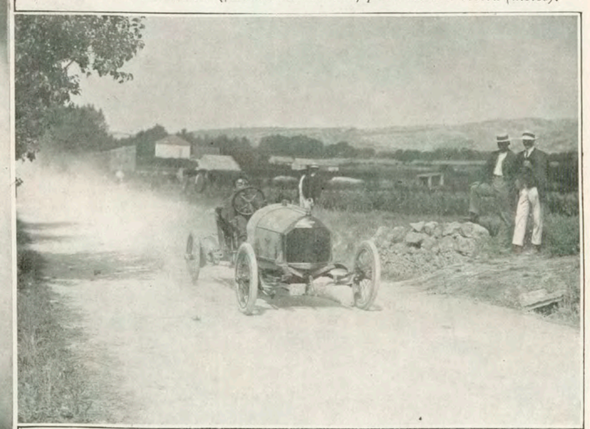
Les Bébé-Peugeot, ces petits joujoux à l'aspect si gracile et pourtant si résistants, se sont joué des difficultés du parcours. La première est montée en 31 m. 20 s. Deux autres suivent à 4 s. d'intervalle après avoir démontré leur qualité de vitesse au Mans, plus de 70 de moyenne! elles grimpent le Ventoux à plus de 39 à l'heure! C'est un véritable triomphe pour les usines de Valentigney.

P. M.



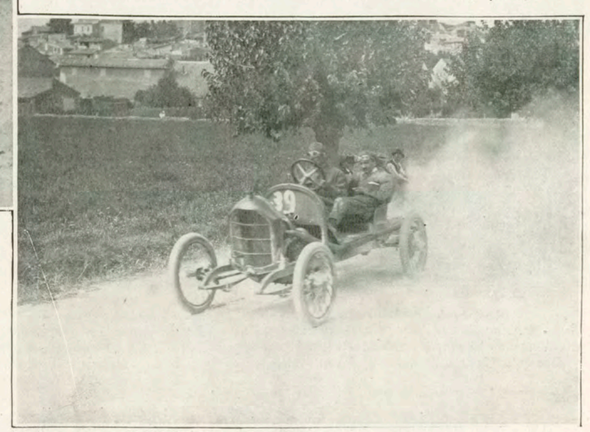
LES BÉBÉ-PEUGEOT, VOITURES DE COTE

Les Bébé-Peugeot ont pris les deux premières places de leur catégorie — En médaillon : Lwanchy (pneus Hutchinson) qui a battu le record (motos).



ROGER CASALINGUE

Sur sa souple Doriot-Flandrin-Parant, R. Casalingue s'attribua le record dans la cinquième catégorie, escaladant la côte en 26 m. 32 s. 2/5.



GASTÈ

L'habile conducteur Gasté a fait sa rentrée en course; il a remporté la quatrième catégorie, battant même le record de cette catégorie, en montant la côte en 26 m. 38 s. 2/5.

COLELLA SUR LA ROUTE DE RAMBOUILLET

L'Italien Giovanni Colella a terminé quatrième du classement général, en 89 h. 50 m. 13 s.; il finit second de la dernière étape Chartres-Paris derrière Henri Siret, après avoir assuré le train de Chartres à Gallardon.

BIARD A RAMBOUILLET

Biard, le vainqueur de l'étape Caen-Avranche, finit troisième du classement général, en 85 h. 10 s; devançant Colella, Dubar et le vétéran Bollé.

L'ARRIVÉE DE DEVIENNE

Le vainqueur du circuit de l'Ouest se ménagea dans la dernière étape, il arriva quatrième, très frais, au Parc des Princes.

DEVIENNE ET DUBAR

Devienne passa en tête du classement général au cours de l'étape Laval-Le Mans: il gagnait l'avant-dernière étape Le Mans-Chartres, couvrant les 121 kilomètres en 11 h. 37 m.;

LE CIRCUIT PÉDESTRE

La grande épreuve pédestre de 800 kilomètres, dotée de très beaux prix par M. Emile Dubonnet, s'est terminée dimanche dernier au Parc des Princes. La victoire, comme il était facile de le prévoir depuis l'avant-dernière étape, Le Mans-Chartres, est revenue à Devienne qui s'était assuré une avance de plus de trois heures sur Orphée. Devienne, certain de la victoire, n'a pas cherché à gagner la dernière étape, Chartres-Paris, et c'est Henri Siret qui est arrivé le premier au Parc des Princes, couvrant les 84 kilomètres en 6 h. 54 m. Devienne se classait quatrième, derrière l'Italien Colella second et Biard troisième.

ORPHÉE A RAMBOUILLET

Orphée, le second du classement général, en 82 h. 26 m. 30 s. a tenu longtemps la tête de l'épreuve; il perdait toute chance de triomphe dans l'avant-dernière étape, Le Mans-Chartres; de plus, il se blessait à la jambe, dans la dernière étape, Chartres-Paris.

APRES CHARTRES

Dubar, dont c'était la première grande course, finit cinquième du classement général, faisant preuve de beaucoup de courage, car il avait une épaule brûlée par le soleil.

L'ARRIVÉE DE SIRET

Siret, déjà vainqueur des étapes Avranches-Rennes, et Laval-Le Mans, gagna la dernière Chartres-Paris en 6 h. 54 m.

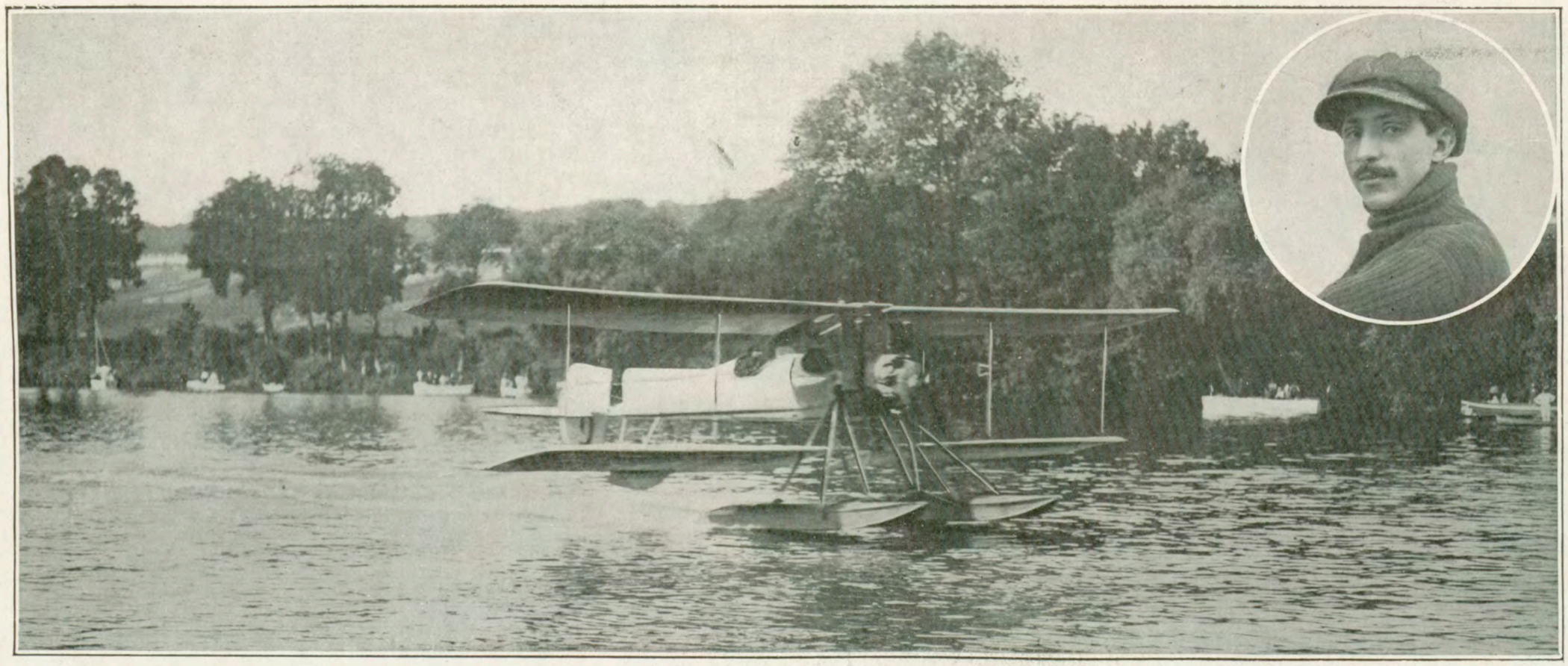
L'ARRIVEE DE COLELLA

Colella, fit son entrée au Parc des Princes, vingt-quatre minutes après Siret, il accomplit à bonne allure le dernier tour de piste.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

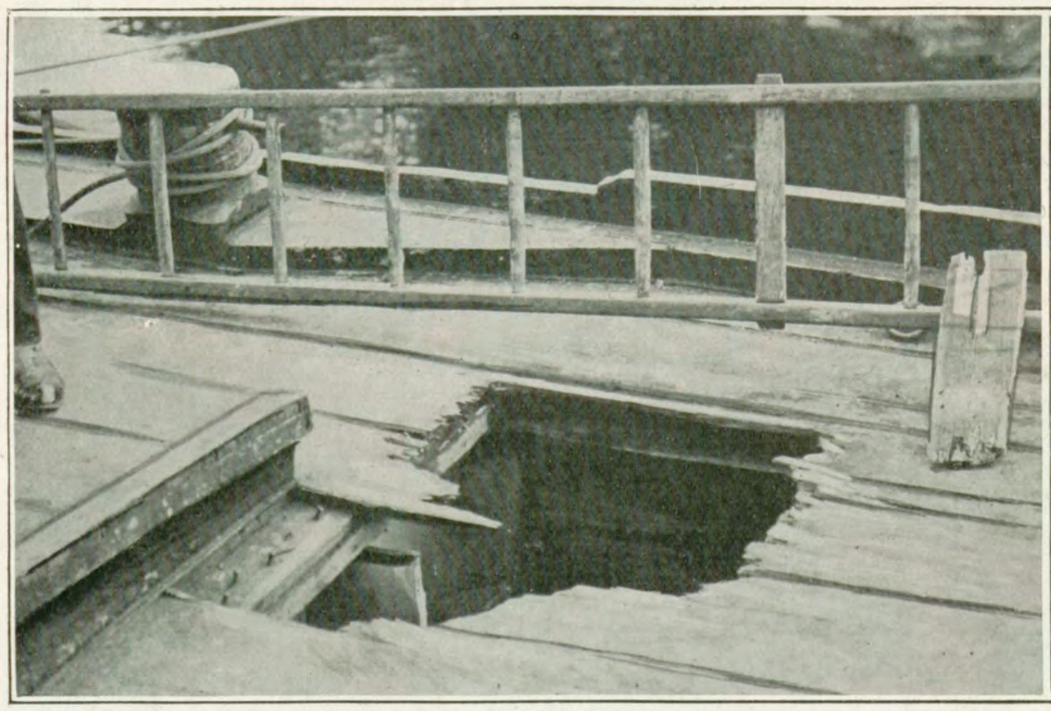
DE L'OUEST

L'ordre pour le classement général s'établit ainsi : 1. Devienne, qui a parcouru les 804 kilomètres du Circuit de l'Ouest, en 78 h. 54 m.; 2. Orphée, en 82 h. 26 m.; 3. Biard, en 85 h. 10 s.; 4. Colella, en 89 h. 50 m. 15 s.; 5. Dubar, en 91 h. 31 m.; 6. Bollé, en 95 h. 36 m. 30 s. Ce dernier, malgré ses 52 ans passés, a fait une magnifique performance. La plupart des pédestrians ont terminé, relativement frais, la longue randonnée qui leur étaient imposée. Sur les cinquante qui prirent le départ le 10 août, à la porte Maillot, treize arrivèrent au Parc des Princes, proportion qui doit rassurer ceux qui qualifiaient cette épreuve de meurtrière.



LE BIPLAN DE MONTALENT AU DÉPART DU PECQ

Agé de 25 ans, de Montalent était entré, il y a trois ans, chez Bréguet, où il était devenu chef pilote. Il avait été recordman de la hauteur avec passager avec 2.500 mètres. En médaillon, de Montalent.

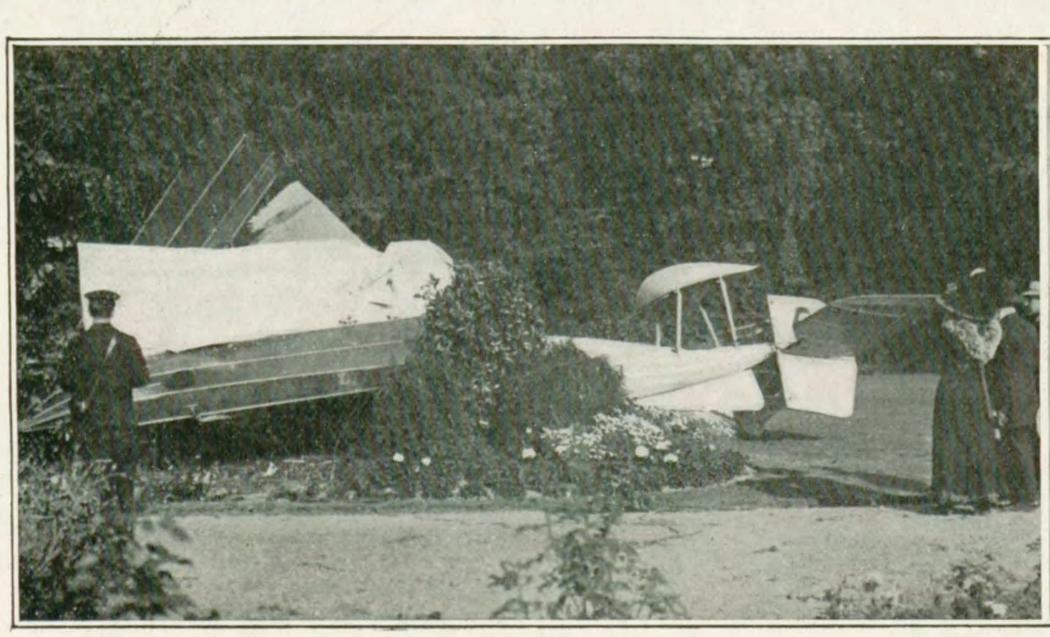


LE TROU DANS LA PÉNICHE

A 200 mètres au-dessus de l'île Lacroix, on vit le biplan piquer du nez et deux petites masses noires s'en détacher et choir vers le sol.

LA PÉNICHE FUNÈBRE

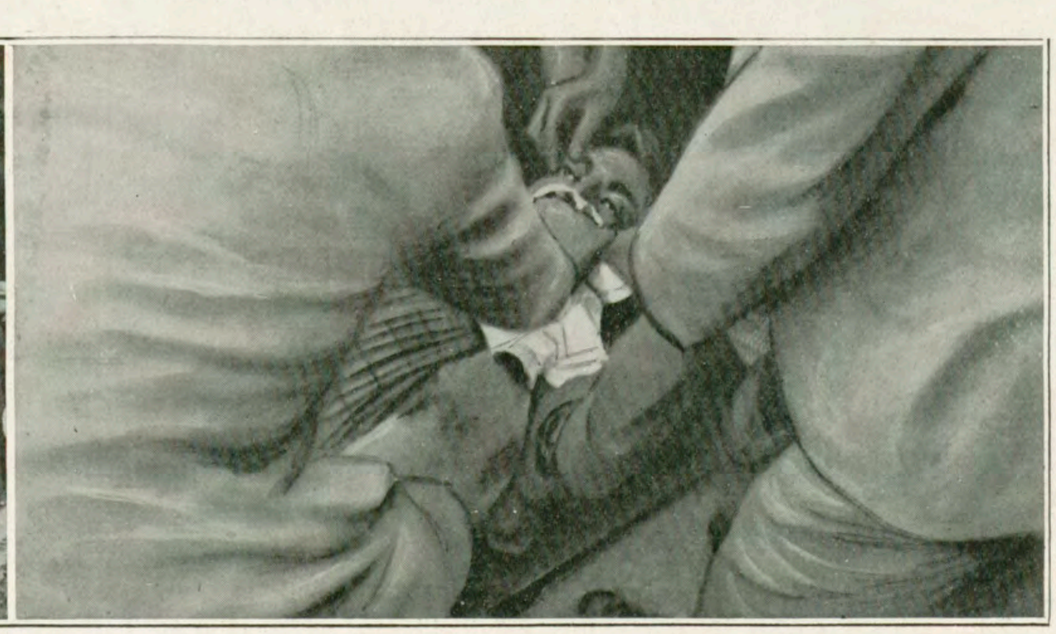
L'infortuné de Montalent tomba sur une péniche, passant à travers le pont et l'entrepont, pour venir s'abîmer dans la cale.



L'APPAREIL A TERRE

L'appareil, livré à lui-même, descendit en feuille morte, ne piquant du nez qu'à quelques mètres du sol.

(Photos *Matin*.)



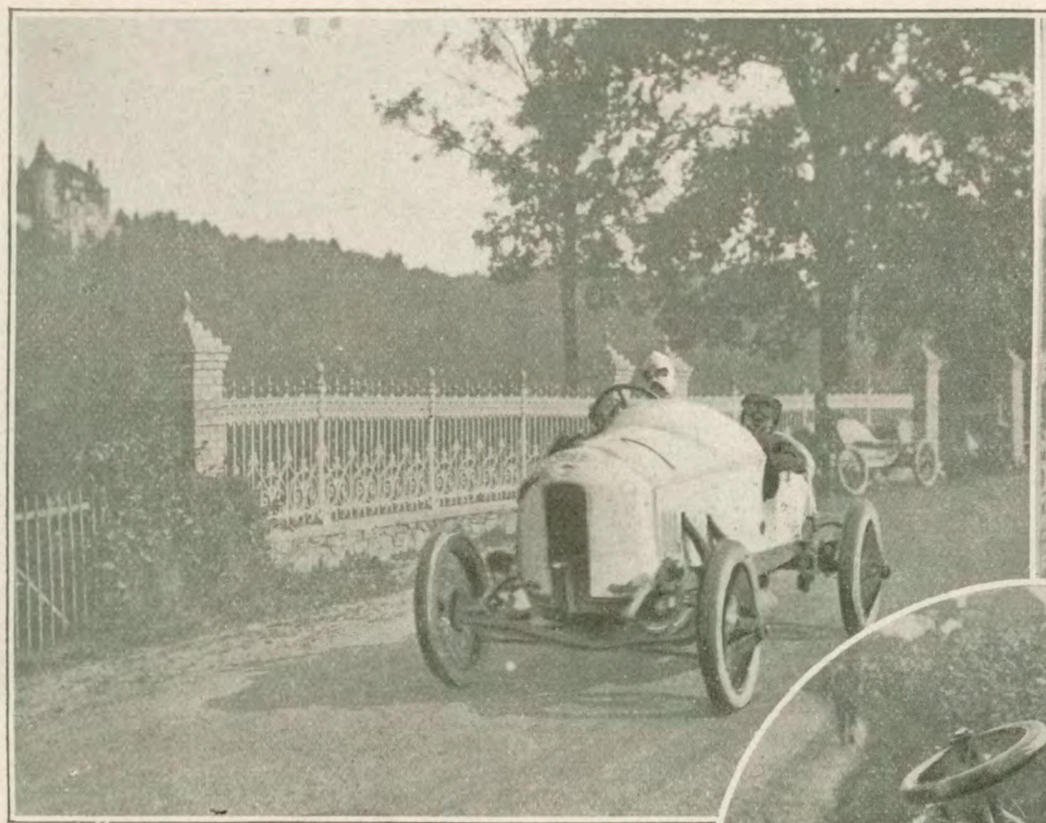
ON ESSAIE DE RANIMER MÉTIVIER

Le malheureux mécanicien Métivier vint s'abîmer au milieu des cailloux de la rive. Lui également était mort sur le coup.

(Photo Leconte.

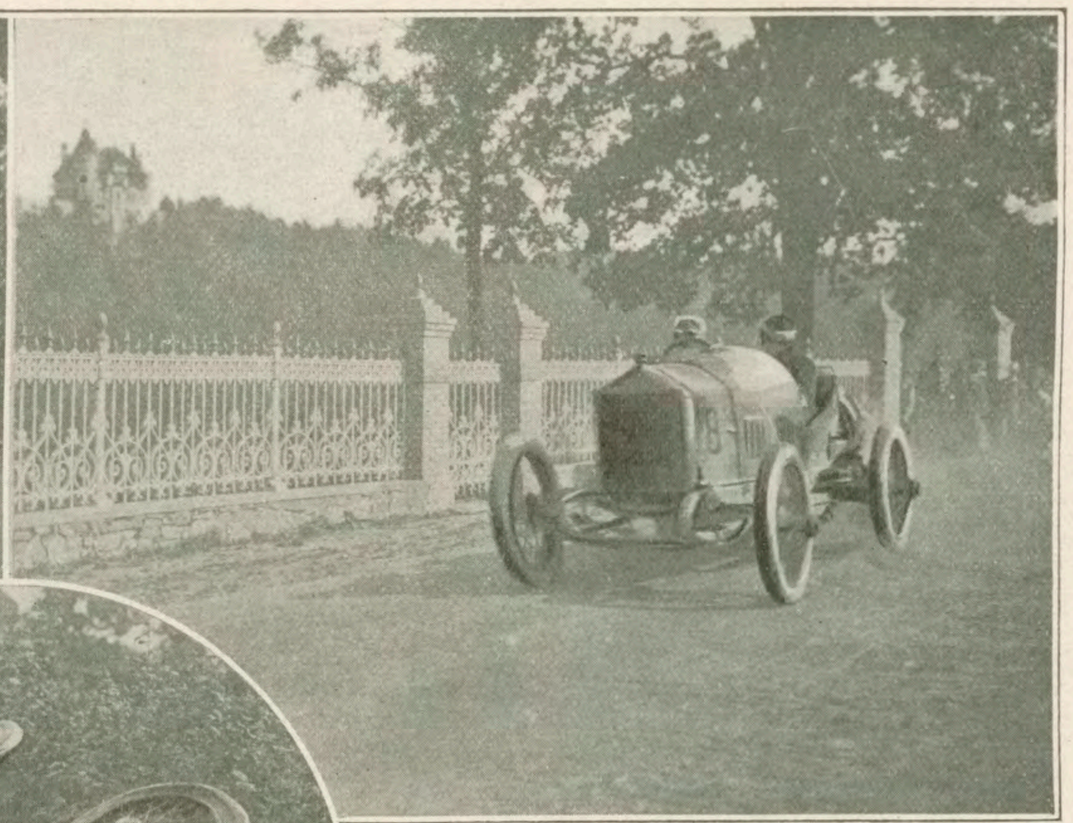
TOMBÉS DE 300 MÈTRES !

La course d'hydravions Paris-Deauville a été marquée par un terrible accident. Le biplan monté par de Montalent et son mécanicien Métivier, dont le beau départ au Pecq avait été très remarqué, fut pris, en arrivant sur Rouen, à 300 mètres de hauteur, dans un terrible remous. Il piqua du nez, vidant ses deux passagers qui vinrent s'abîmer, l'un, de Montalent, sur une péniche amarrée près de l'île Lacroix, dont il traversa successivement les deux ponts en planches de chêne de trois centimètres d'épaisseur renforcées par des poutres, et l'autre sur les cailloux de la berge. L'appareil, après avoir flotté au gré du remous, accrochait un peuplier et tombait dans un parc voisin, sans grand dommage. De Montalent était un excellent pilote qui avait été recordman de la hauteur avec passager, avec 2.500 mètres. Son compagnon, Métivier, faisait sa première ascension.



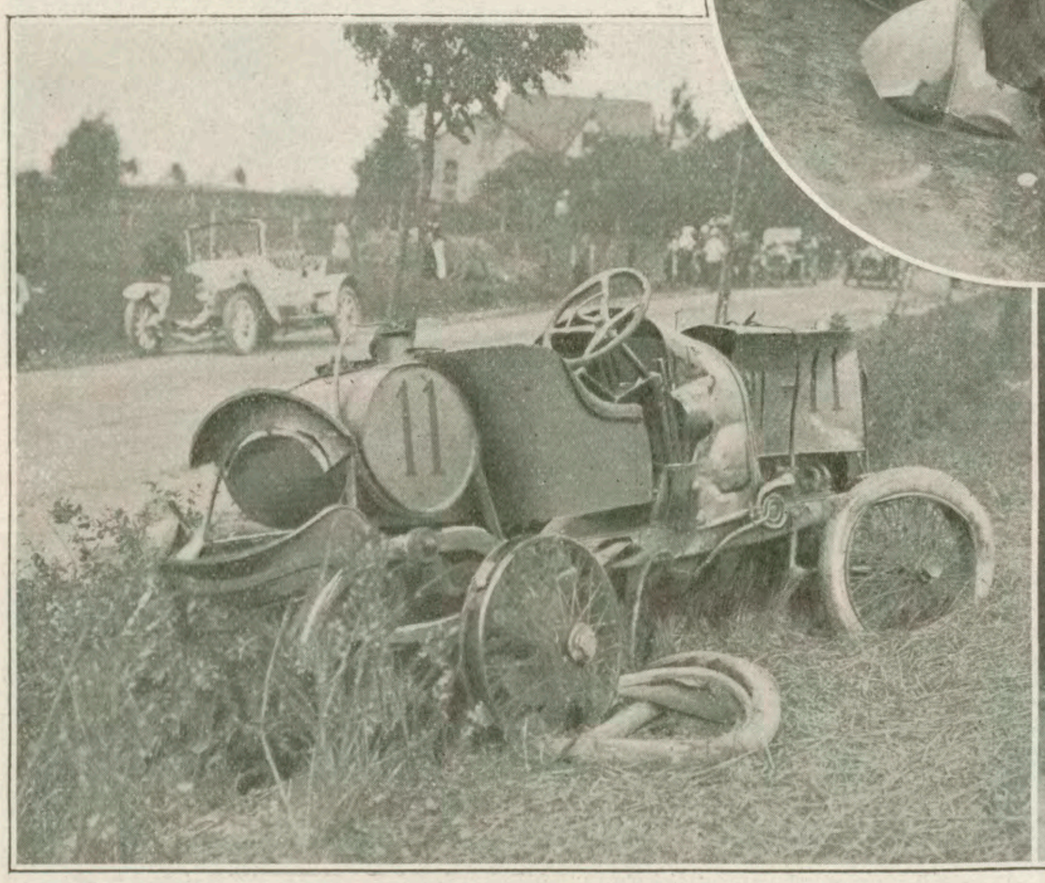
ELSKAMP

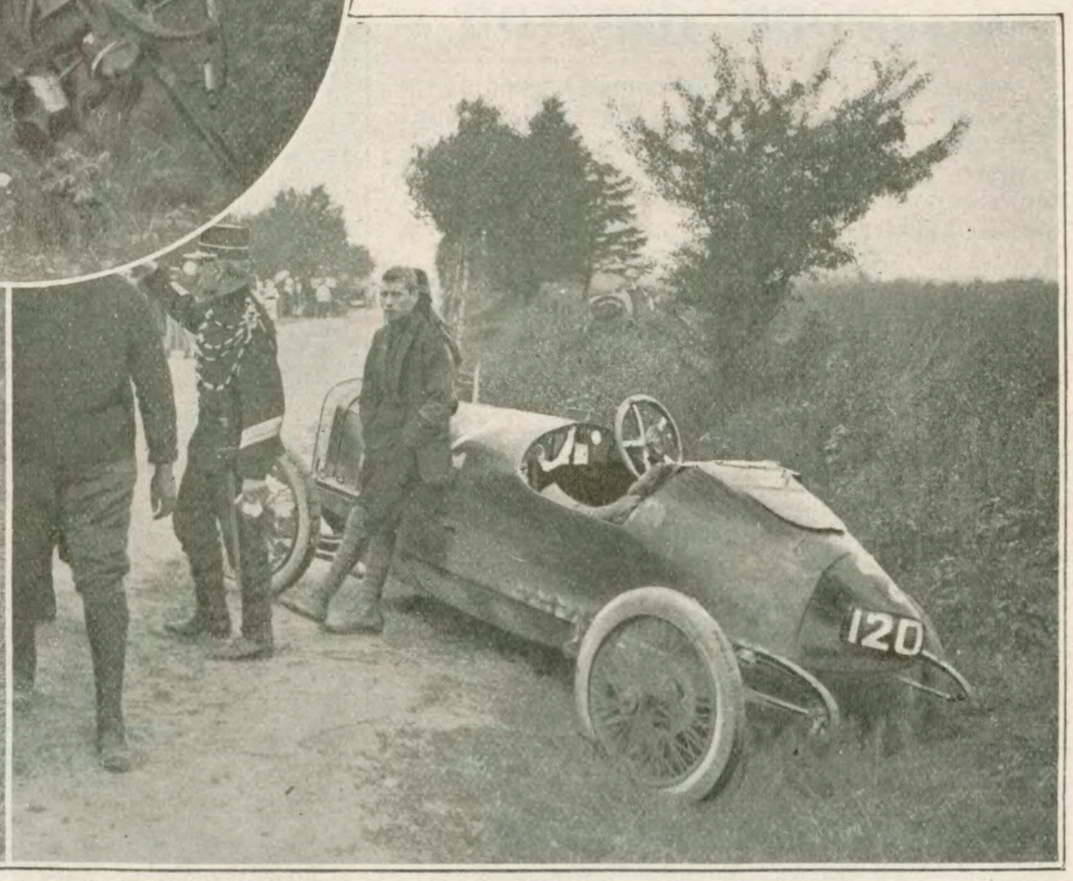
Qui a fait le meilleur temps au meeting de Spa, 42 kilomètres en 28 m. 12 s.



BERGER

Un des six concurrents qui ont terminé la première journée sans pénalisation.



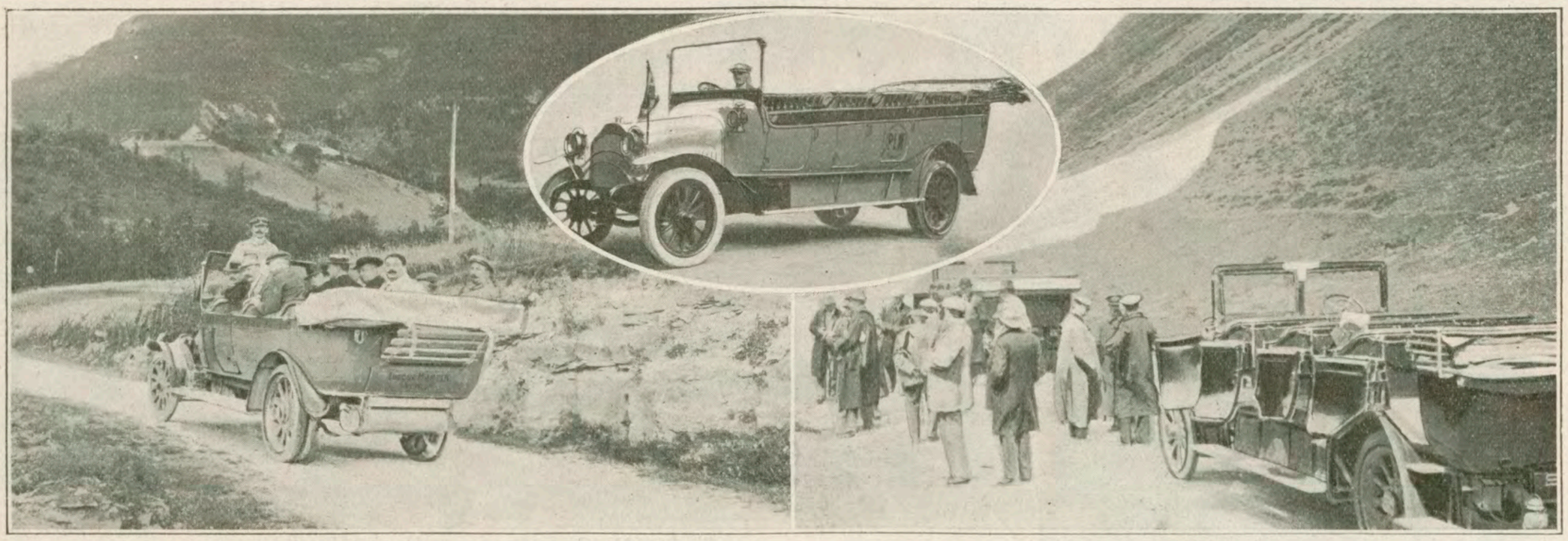


LES ACCIDENTS DE LA PREMIÈRE JOURNÉE DU MEETING DE SPA

En passant Klinckhamer, de Woelmont l'accrocha et fut projeté dans un champ où il trouva la mort.

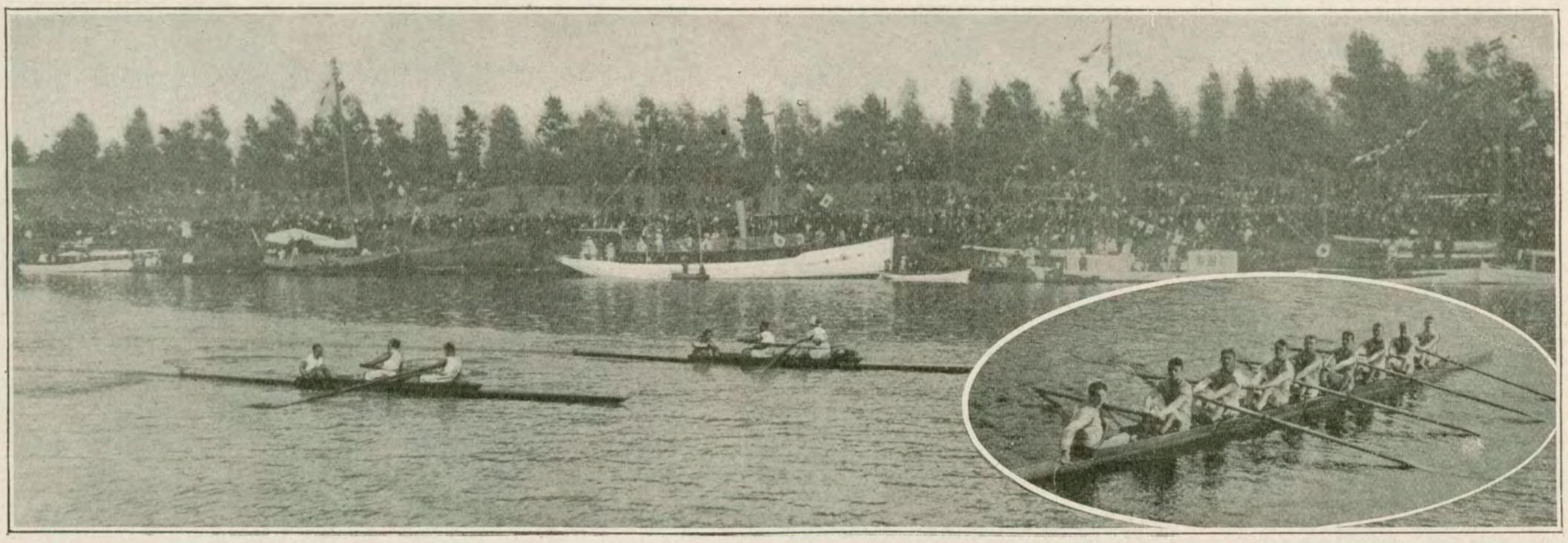
Au lac de Warfaz, Gallice prit trop vite son virage et la voiture culbuta; aucun accident de personne.

Accrochée par la voiture de Woelmont, celle de Klinckhamer fut projetée dans un fossé.



LES CARS-SAURER DANS LA MONTAGNE

Les Cars Saurer, sur châssis primés par le Ministère de la Guerre, font de durs services. A gauche, nous représentons un de ceux qui, pour la Compagnie du Midi, font le service sur la route des Pyrénées; à droite, un de ceux qui pour le P.-L.-M. font le service de la route des Alpes et du massif de la Chartreuse. Au milieu, un des Cars en service pour les excursions dans la forêt de Fontainebleau.



L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT A DEUX RAMEURS DE POINTE

La Société Nautique de la Marne s'attribua la victoire dans le championnat à deux rameurs de pointe. En médaillon : le huit juniors de la Société Nautique de la Basse-Seine qui a remporté la coupe Ganda.

Les Championnats d'Europe d'aviron

Le dimanche 24 août, ont été courus à Gand, sur le Canal de Termeuzen, pour la 23e fois, les Championnats d'Europe à l'Aviron. Sans vouloir diminuer l'importance des régates d'Henley, qu'il nous soit permis de dire ici que cette réunion est appelée à égaler et peut-être surpasser ce que l'on se plaît à appeler les Championnats du monde.

En effet, à Henley, il y a rarement plus de deux nations inscrites dans une épreuve, cette année une seule équipe étrangère était inscrite dans le grand Challenge; tandis qu'à Gand, sept nations se disputaient le Championnat d Europe à huit rameurs.

Les Championnats sont organisés à tour de rôle par chacune des nations faisant partie de la fédération internationale d'Europe; l'Allemagne a déjà retenu 1914, la France 1915.

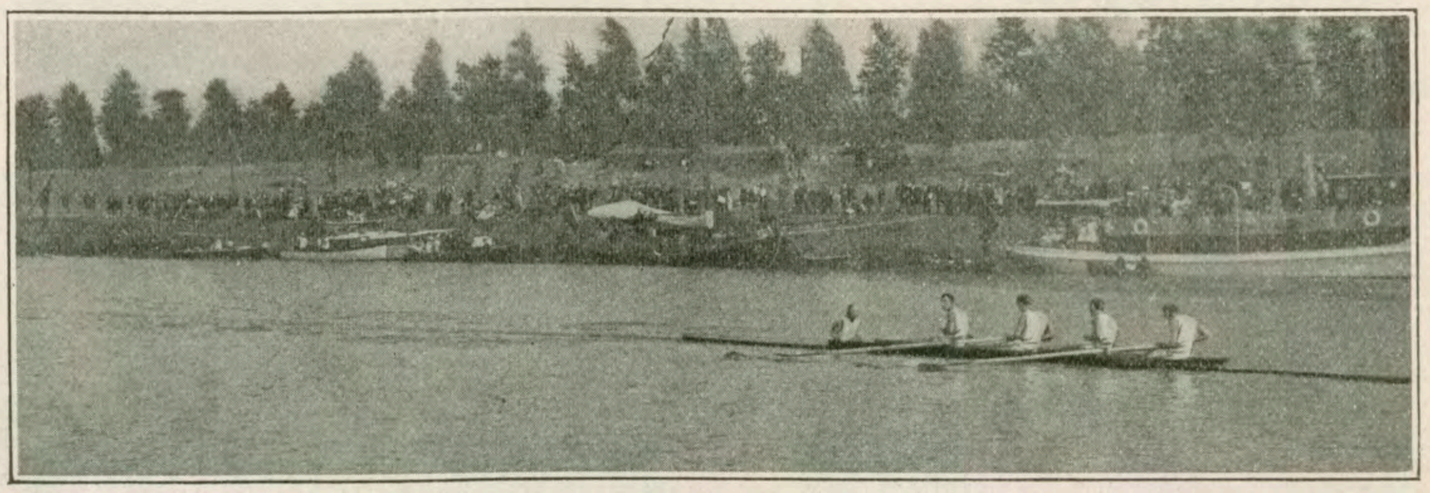
La Belgique qui a tenu trois fois en échec l'Angleterre elle-même dans le grand Challenge à huit, a tenu à montrer comme chez ses rivaux d'Outre-Manche que l'Aviron est considéré chez elle comme un sport national.

Le Championnat à un rameur fut fertile en incidents. A 300 mètres du départ, Peresselenzeff a une demi-longueur sur Graf, le serre et l'oblige à se jeter sur une balise. Au deuxième départ, Sinigaglia serre de trop près notre champion qui s'arrête. Verman, en retard, chavire à 300 mètres.

Un troisième départ est donné : un nouveau contact se produit entre les trois rameurs, les instructions de l'arbitre sont incomprises. Le champion allemand continue à ramer, les deux autres rameurs terminent sans pousser, pensant recommencer la course.

L'on pouvait s'attendre, après ces incidents, à voir recommencer la course lorsque le public apprit que l'allemand Graf était déclaré vainqueur!

Louis Doyen.

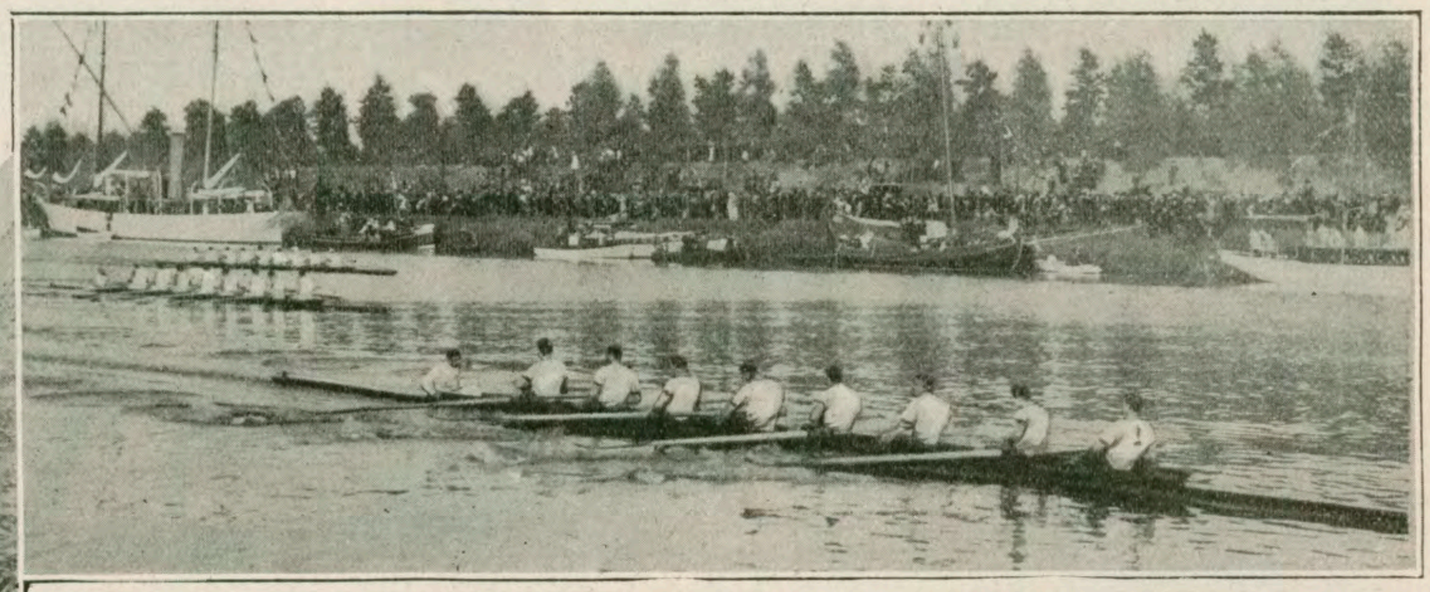


L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT A QUATRE RAMEURS DE POINTE

Le Grasshopper de Zurich a mené toute la course et a fini sans être inquiété par le R. V. de Mayence et le Rowing-Club de Paris, qui se classaient derrière l'équipe suisse.

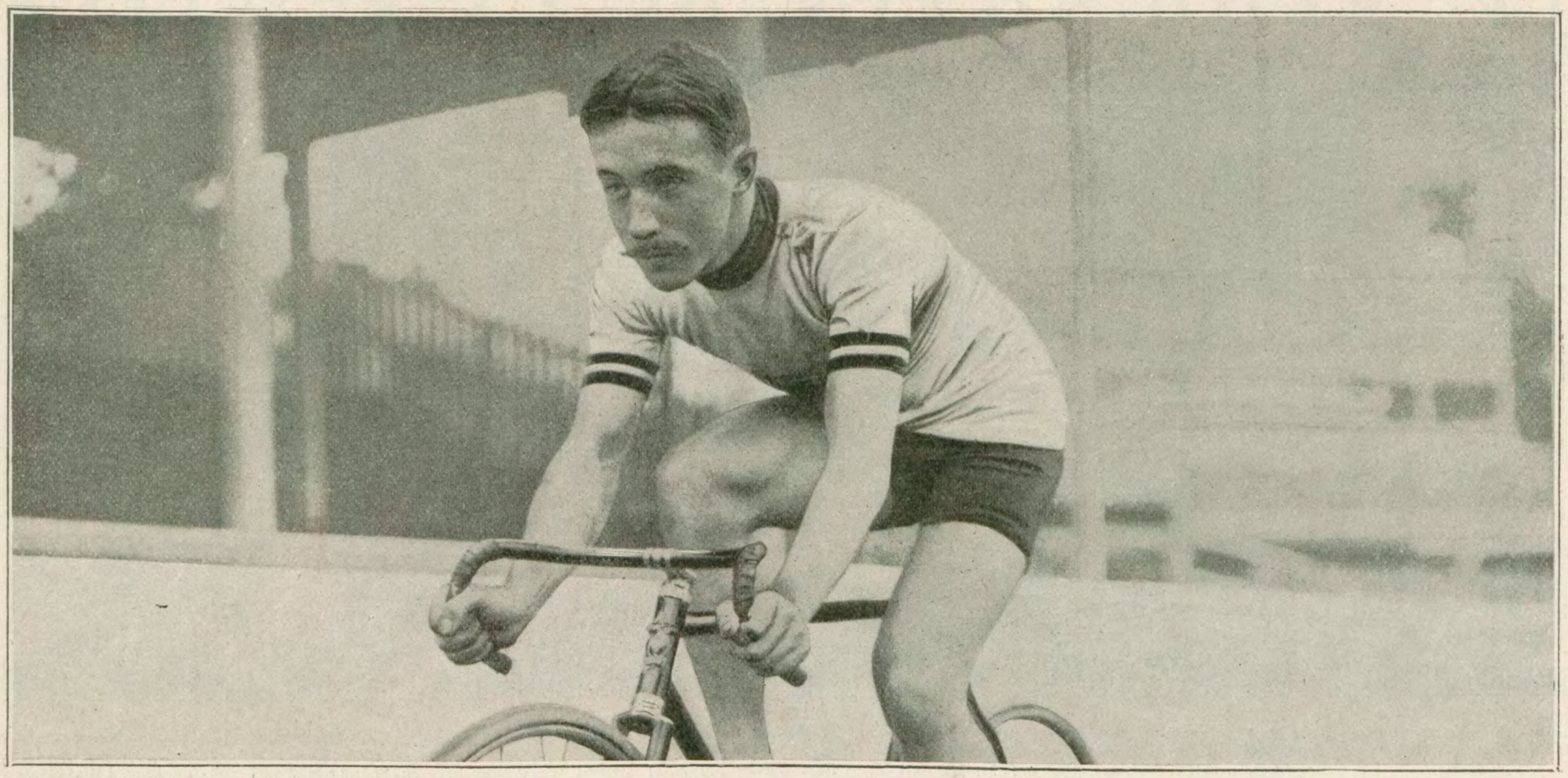
LE CHAMPIONNAT A DEUX RAMEURS DE COUPLE

Barrelet et Peresselenzeff, firent triompher les couleurs du Rowing-Club de Paris en enlevant le Championnat d'Europe à deux rameurs de couple.



LE CHAMPIONNAT A HUIT RAMEURS

Le Championnat d'Europe à huit rameurs de pointe, revint à l'équipe du R. V. de Mayence qui couvrit les 2.000 mètres en 6 m. 35 s. A gauche, l'Allemand F. Graf, champion en skiff.



EGG, RECORDMAN DE L'HEURE SANS ENTRAINEURS

Le Suisse Egg, le 21 août, a réussi à reprendre le record que lui avait ravi Marcel Berthet. Il a accompli la stupéfiante performance de couvrir dans l'heure, sans entraîneurs, 43 kilomètres 280, dépassant de 778 mètres, la performance de Berthet (Bicylette Peugeot, Pneus Dunlop).

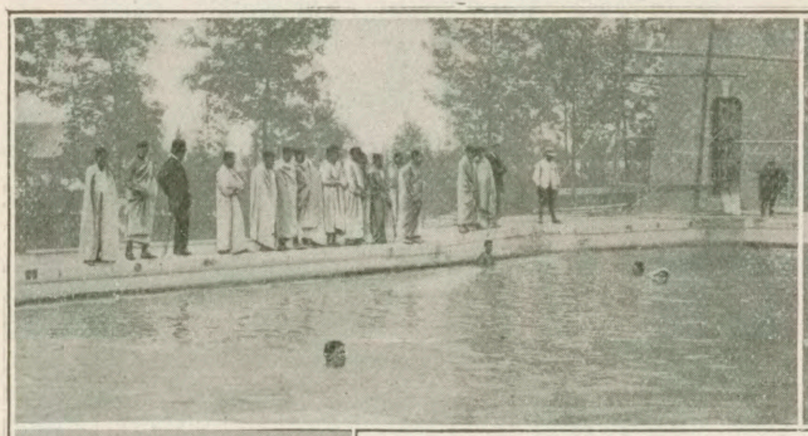
GODIVIER, RECORDMAN DES 100 KILOMÈTRES DERRIÈRE TANDEMS

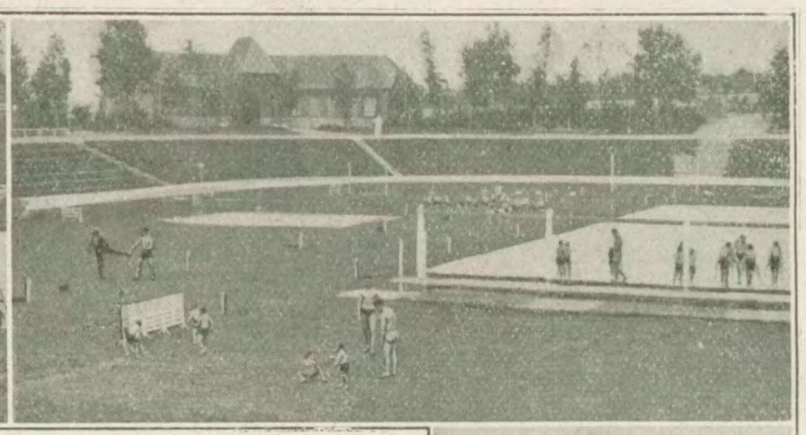
Godivier s'est révélé, à la même séance, comme un coureur de grande classe, dans la course de 100 kilomètres derrière tandems, couvrant les 50 kilomètres en 59 m. 20 s. 3/5. Il battait le record à partir de 60 kil., terminant les 100 kil. en 1 h. 59 m. 47 s. (Pneus Hutchinson).

LES RECORDS TOMBENT !

« Les 43 kilomètres dans l'heure ont grande chance d'être rapidement atteints... Mon record marque un faible arrêt sans plus! » Ainsi s'exprimait Marcel Berthet dans le dernier numéro de la *Vie au Grand Air*. Or, à l'heure où paraissait l'article de Berthet sur son record de 42 kil. 502, Egg se mettait en piste et couvrait dans les 60 minutes la distance incroyable de 43 kil. 280. Le même soir, dans une course de 100 kilomètres derrière tandems, Godivier parvenait à abattre la distance en 1 h. 59 m. 47 s. Thys, et Petit-Breton, battaient également tous deux l'ancien record du monde de Lapize qui était de 2 h. 2 m. 17 s.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE





Plus de 70 élèves s'entraînent en ce moment au Collège d'Athlètes de Reims, sous la direction du Lt Hébert. Chaque jour, ces élèves divisés par groupes, selon leurs aptitudes, se livrent à la natation, à la course à pied, au saut, à la lutte, etc.

Jean Bouin courant un handicap de 5.000 mètres à Nîmes.

Le steeple-chase militaire de Dinard gagné par Melroge (Lt Schilte, du 13e hussards), devant Erostate (monté par le Lt Belz, du 27e dragons), Lautrec III et Messidor V.

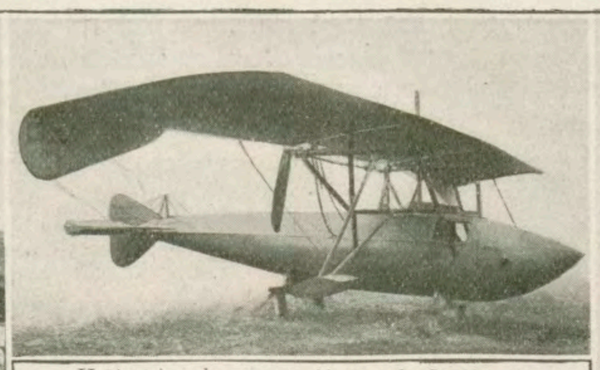
Le steeple-chase militaire de Dinan, gagné par Milan, devant Couvre-Feu, Zaolan III et Minotaure.

L'adjudant Louynet, du 15e dragons, 1er du classement général du raid Nantes-Brest en 31 h. 30 m. 7 s.

Le champion de boxe Jack Johnson, au haut de la lutte du Lion, à Waterloo.

Payet, 1er du classement général de la course cycliste Marseille-Nice-Marseille.

Marc Biot évoluant sur son Morane-Saulnier, à Châtillon-sur-Seine.



Hydravion de guerre Alvarez, de Condé, dont l'essai se fera prochainement en Seine, à Bellevue.

Le duc de Santona, du team vainqueur du Prix du Casino, au Polo de Deauville.

M. Gabriel Amand, commissaire général du meeting d'aviation de Deauville.

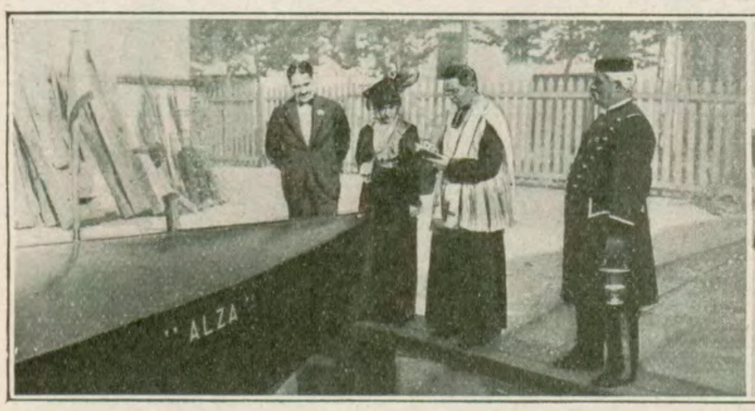
Une descente difficile du lieutenant-colonel du 5e chasseurs au cours du rallye hippique de Châlons-sur-Marne.

M. San Miguel, du camp jaune-rouge, battu par le camp noir dans le Prix du Casino, au Polo de Deauville.

Mlle Lily Smith, partie du cap South Foreland, près de Douvres, pour faire la traversée de la Manche, dut abandonner au bout de 8 kil., à cause de la température de l'eau : on la ramena complètement évanouie.

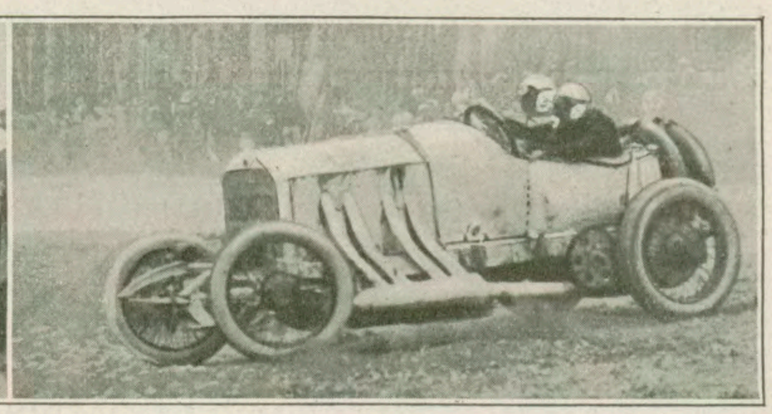
Le capitaine Brown, qui prit part à la finale du Prix du Casino, disputée au Polo de Deauville la semaine dernière.

L'aviateur Salmet évoluant au dessus de la plage de Margate, en Angleterre, sur son monoplan Blériot.



Le canot « Alza » (moteur 200 chx. longueur 7 m., largeur 1 m. 80), à sa première sortie, reçoit le baptême à Courbevoie.

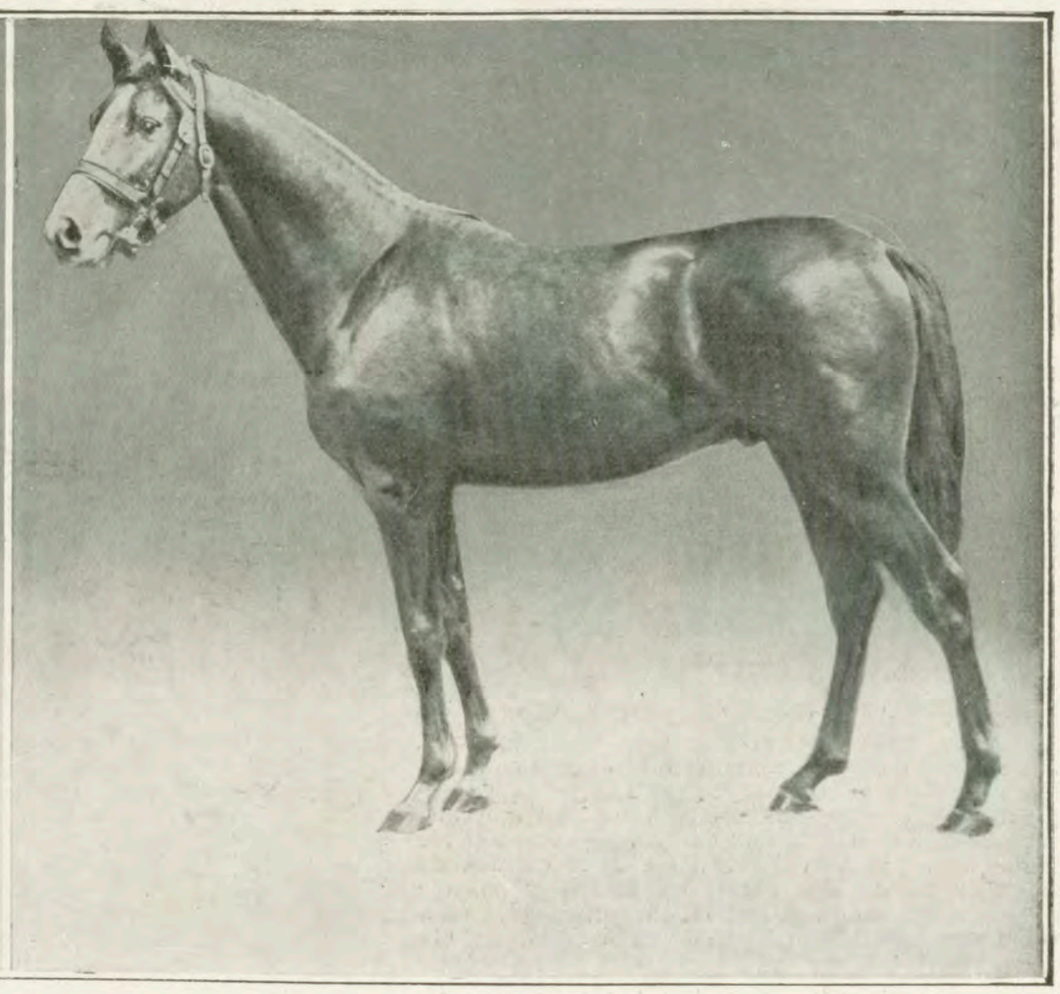
La finale du championnat cycliste d'Italie (de gauche à droite) le vainqueur Gardellin, Moretti et Polledri.



Elskamp, le vainqueur de la première journée du Circuit de Spa, avait pris part au Grand Prix de la Sarthe.

XYLON

Xylon, par Grey Plume et Lady Marie, a été acheté 55.000 fr. par M. Widener, aux ventes de yearlings du comte de Berteux, à Deauville,



XANTHUS

Xanthus, par Grey Plume et Kildouan, a été acheté 63.000 fr. par M. J. Prat, à Deauville, aux ventes du comte de Berteux.

HIPPISME

Les ventes de Deauville

Les résultats de cette année ont été très brillants.

Les deux semaines qui viennent de s'écouler, tiennent une place à part sur le calendrier sportif.

C'est l'unique période de l'année pendant laquelle propriétaires, entraîneurs, éleveurs ou journalistes apportent quelque attention aux origines des chevaux.

Et encore cette préoccupation se trouve-t-elle circonscrite aux origines des yearlings, cela pour deux raisons. La première, c'est que ces jeunes produits sont plus facilement identifiés par la désignation de leur père ou de leur mère, que par leur propre nom auquel on n'est pas encore habitué. La seconde c'est que les catalogues de ventes, bourrés de renseignements, arrivent à donner rapidement à ceux qui les tiennent en mains l'illusion qu'ils possèdent à fond toutes les notions indispensables au véritable éleveur.

Des discussions passionnées sur le père de celui-ci ou la grand'mère de celui-là s'engagent devant les boxes des yearlings et se continuent sur l'hippodrome ou même sous le feu des enchères. Il se crée ainsi une atmosphère spéciale, qui favorise l'éclosion de vues nouvelles particulièrement curieuses.

C'est ainsi que, l'autre jour, l'un des organes les mieux informés de la presse sportive nous annonçait, à propos de la victoire de Mastroquet III ou d'Isard II, tous deux fils de Le Samaritain, que le fameux deux ans anglais, The Tetrarch, était issu du même père. L'erreur est vénielle en somme et se réduit à l'escamotage d'une génération, car The Tetrarch est fils de Roi Hérode, qui lui-même a pour père Le Samaritain.

Le même organe faisait remarquer, quelques jours après : « Les produits de Ramrod, Craganour en tête, se sont couverts de gloire cette année. » S'il s'agit bien de Craganour, le fameux cheval anglais qui a été privé par le distancement du bénéfice de sa victoire dans le Derby d'Epsom, il y a là certainement une confusion. Le père de Craganour, Desmond, n'a aucun lien de parenté avec Ramrod, qui, d'ailleurs, fonctionne depuis 1907 aux haras nationaux français et n'a donc pas beaucoup de chance de produire un gagnant de la grande épreuve anglaise.

Enfin, pour terminer, relevons, toujours à la même source, cette constatation précieuse pour les éleveurs désirant s'instruire : « Le croisement de Macdonald II, qui est par Bay Ronald, a toujours donné avec les filles de Le Sancy les meilleurs résultats. » Nous devons reconnaître que la première partie de la phrase est exacte; Macdonald II est bien par Bay Ronald. Quant à la seconde, il aurait été spécialement intéressant de l'appuyer sur des exemples. Pour moi, qui puis très bien me tromper, je n'ai trouvé que trois cas réalisant l'union de Macdonald II avec une fille de Le Sancy : ce sont Almondell, né en 1909, Forse Que Si et Sonatine, nées en 1911. Ces deux dernières sont encore un peu jeunes pour qu'il soit permis de les juger; par exemple, Almondell a prouvé nettement sa médiocrité.

Cette remarque n'a pas pour but de condamner l'alliance de Macdonald II avec les filles de Le Sancy; au contraire, celle-ci semble offrir théoriquement toutes les garanties de succès. En effet, Perth a donné avec des poulinières issues du fameux étalon gris des performers tels que Sourdine, Alcantara II, Frère de Roi et Maboul II. Or, Macdonald II offre, dans son ascendance, de grands points de ressemblance avec le pedigree de Perth; il ne serait pas étonnant de le voir obtenir, dans ce cas, d'aussi bons résultats. Mais, de toute façon, il est prématuré de vouloir invoquer des faits qui n'existent pas pour proclamer sa conviction.

Malgré cette préoccupation que nous avons signalée plus haut au sujet des origines des yearlings, il ne faut pas se figurer que le choix des acheteurs soit guidé par les considérations que l'on peut en tirer.

Non, ce choix se laisse généralement diriger par d'autres motifs. C'est d'abord l'étiquette de la maison d'où sort le produit : certains élevages sont, souvent à juste titre, plus cotés que d'autres. Vient ensuite l'examen du yearling, de son apparence, de son modèle. La parenté ne rentre en ligne de compte que dans des limites très étroites : à propos des propres frères, ce qui est, entre parenthèses, la plus mauvaise politique, ou bien à propos de la production de telle poulinière, de tel étalon. Joignez à cela un peu d'engouement, d'influence de la mode; et vous aurez à peu près tous les mobiles qui conduisent une bonne partie de nos acheteurs.

Cette analyse devrait être poussée beaucoup plus loin; si la question rentrait dans la compétence des pouvoirs publics, il y a longtemps qu'on aurait nommé une commission d'enquête ou d'études, ce qui ne veut pas dire que la solution serait plus proche.

Cette digression terminée, nous allons revenir aux ventes de yearlings de cette année : à considérer l'ensemble des opérations, les résultats ont été satisfaisants.

Les éleveurs ont présenté sur le marché près de cent sujets de plus que l'an dernier; malgré cette augmentation de l'offre, la demande a été un peu moins forte qu'en 1912. Par contre, les sommes déboursées ont atteint un total plus élevé d'une centaine de mille francs environ et le chiffre moyen par sujet vendu a dépassé huit mille francs.

Du côté des vendeurs, cinq éleveurs ont retiré de leurs produits une somme supérieure à cent mille francs. Ce sont MM. le comte de Nicolay et Maurice de Gheest avec 222 400 francs; M. le comte de Berteux, dont les yearlings sont passés aux enchères par suite de sa disparition récente, avec 199.400 francs; M. Gaston Dreyfus avec 187.800 francs; la comtesse P. Le Marois avec 133.200 francs et le comte P. de Pourtalès avec 121.700. Ils sont d'ailleurs suivis de près par MM. Ephrussi et Jean Joubert 99.900 et 98.000 francs.

Du côté des acheteurs, la première place revient à M. John Sanford, un propriétaire américain qui a l'intention d'installer en France une écurie de courses et un établissement d'élevage. Il a réalisé dix acquisitions pour un total de 245.000 francs. M. Olry Rœderer, qui le suit sur la liste, soutient le rang des propriétaires français avec 212.400 francs. Il précède d'assez loin un autre propriétaire américain, M. Widener, avec 159.000 francs. Viennent ensuite trois propriétaires français : M. Jean Prat, dont on a salué avec plaisir la réapparition parmi les enchérisseurs, avec 126.600 francs; le baron Gourgaud, avec 120.200 francs et M. E. Deutsch de la Meurthe avec 100.900 francs.

Signalons aussi M. de Paula Machado, dont les couleurs viennent de remporter toute une série de succès avec un effectif récemment réuni. Il a acquis dix yearlings, qui seront probablement exportés au Brésil, pour prendre place dans son écurie de courses; mais il a marqué son intention d'établir un haras en France en faisant l'acquisition de cinq poulinières.

Parmi les produits ayant trouvé acquéreur, le record du prix appartient à Red Cross, payée 64.500 par M. John Sanford. Cette Red Cross est une pouliche par Macdonald II et Reine de Naples, qui provient de l'élevage du comte P. de Pourtalès; elle se rattache par sa mère à l'une des meilleures souches de la famille numéro 1. Reine de Naples est fille de Roxelane, la mère de Roi Hérode; Roxelane est fille de Rose of York, qui est elle-même fille de Rouge Rose, la mère de Bend Or.

On peut apprécier comme très judicieux le croisement qui a uni Macdonald II et Reine de Naples. En effet, cette dernière est une fille de Flying Fox, qui lui apporte un double courant de Galopin; d'autre part Macdonald II possède un courant de cet étalon. Nous avons donc l'inbreeding classique sur Galopin, appuyé par le croisement avec Barcaldine.

Red Cross a donc ce qu'il faut pour faire une bonne jument de courses et surtout une excellente poulinière.

D'autres prix élevés ont été donnés pour deux produits de Grey Plume, l'un Xanthus propre frère de Verwood, l'autre Xylon, propre frère de Sukey et d'Ukase II, et pour une fille de Doriclès et Common Dance, demi-sœur de Clyde et de Méliadis.

René Riondet.

L'ARRIVÉE DU HANDICAP DE LA MANCHE (3.400 mètres, 20.000 francs). — Deauville, 18 Août.
Samara, Yonne, Champoreau, Cyrinus et Genillé ont pris la tête. En face, Le Cerbère passait et menait, tandis que Lord Slavey et Cyrinus se rapprochaient. Dans la ligne droite, Cyrinus venait attaquer Le Cerbère, mais celui-ci conservait une courte encolure.

La dernière journée de Deauville

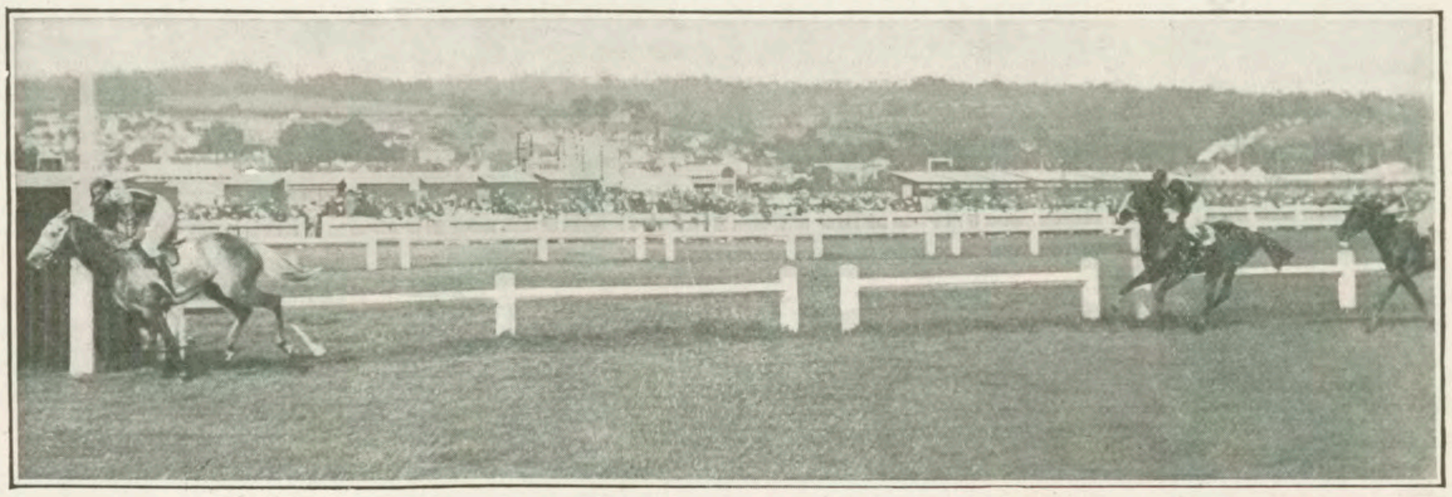
Le meeting de Deauville s'est brillamment achevé par le Prix Morny, une très vieille épreuve, d'une année plus ancienne que le Prix de Deauville. Elle a été fondée en 1865, et s'est courue par conséquent quarante-neuf fois, soit sous son titre actuel, soit sous celui du Prix de Deux ans, qu'elle a porté depuis 1871 jusqu'en 1910. Il est assez curieux de constater que dans un pareil laps de temps, pas une seule fois, le poulain ou la pouliche qui l'a gagné n'a réussi ensuite dans une grande course classique. On trouve au palmarès, quelques noms illustres tels ceux de Flageolet, Le Sagittaire, Val d'Or, Prestige, mais pas un gagnant du Derby ou du Grand Prix. Le gagnant de ces deux courses en 1888, Stuart n'y a pris que la seconde place derrière Widgeon.

L'écurie Edmond Blanc a été tout particulièrement heureuse dans le Prix des Deux ans : en quatorze années, de 1899 à 1912 inclus, elle n'a pas gagné moins de sept fois. M. Vanderbilt l'a de son côté gagné trois fois durant la même période. C'était même devenu ces dernières années une sorte de monopole, car depuis cinq ans, la course n'était pas sortie de ces deux écuries. D'ailleurs si elle leur a échappé, on ne peut dire qu'elles y aient été battues. L'écurie Vanderbilt, qui avait inscrit Dorrit et Ghiberti, n'a pu les mettre en ligne ni l'un ni l'autre, tous les deux s'étant trouvés atteints deux jours avant la course par l'épidémie de toux qui a sévi à Deauville pendant la dernière partie du meeting. L'écurie Edmond Blanc n'a pas été beaucoup plus heureuse : son champion Roselys s'est présenté au poteau, mais il y est resté, son jockey presque retourné au moment du lever du ruban, ayant cru à un faux départ. Bref, Roselys n'a pas pris part à la course, et son absence aussi bien que celle de Dorrit, diminue un peu l'importance du résultat. Il y avait bien un troisième concurrent très qualifié, et même mieux qualifié qu'eux pour servir de pierre de touche, un concurrent qui, sur le papier, pouvait passer pour le meilleur deux ans que nous ayons encore vu jusqu'à cette année : je veux parler de La Farina, qui lors de ses débuts, avait eu raison de Le Corsaire comme Mousse de Mer et beaucoup plus facilement qu'elle. Mais en vérité, on ne sait plus trop que penser de ce fils de Sans Souci II, qui n'a fini que quatrième, derrière Sardanapale, Forse Que Si et Listmann. Forse Que Si avait débuté quelques jours auparavant sans succès, dans une course où Ante Diem et Cherry Brandy occupaient les deux premières places.

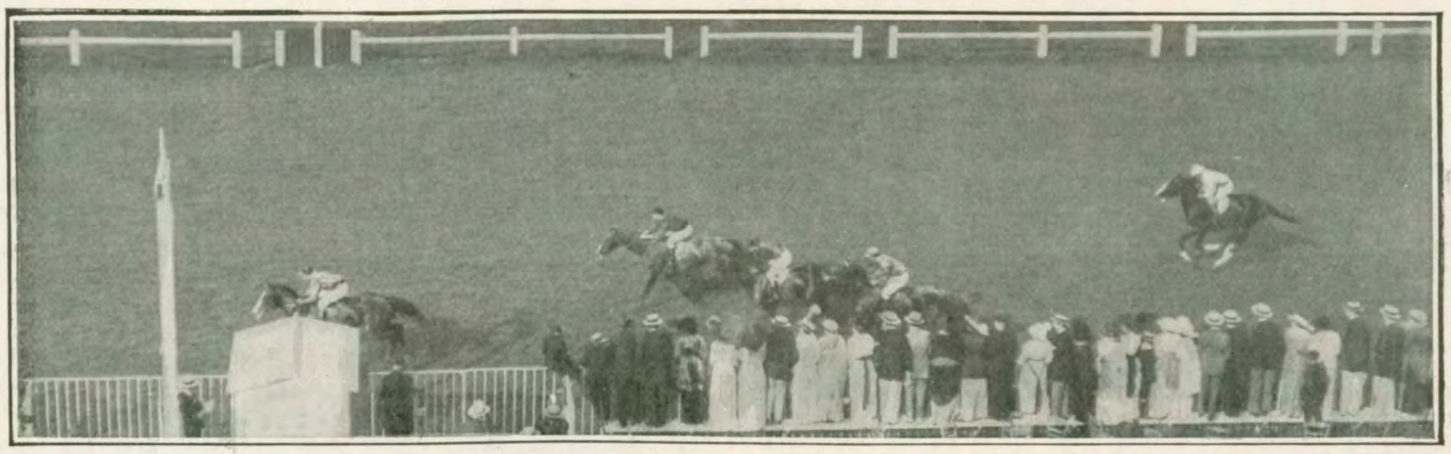
C'est une fille de Macdonald et Rose Blanche, payée, yearling 180.000 francs. Son écurie la tient, paraît-il, en bonne estime. On peut admettre que sa première course ne compte pas et que la seconde, où elle précède d'ailleurs de peu Ante Diem, donne seule sa mesure.

Ce n'est pas par le mérite des concurrents qu'il a battus, qu'on peut mesurer ceux de Sardanapale. Avec lui comme avec eux, nous sommes encore actuellement dans le vague. Mais il n'est pas douteux, cependant, que le fils de Prestige ne soit un des meilleurs deux ans, que nous ayons vus cette année, il est même très possible qu'il soit tout à fait le meilleur.

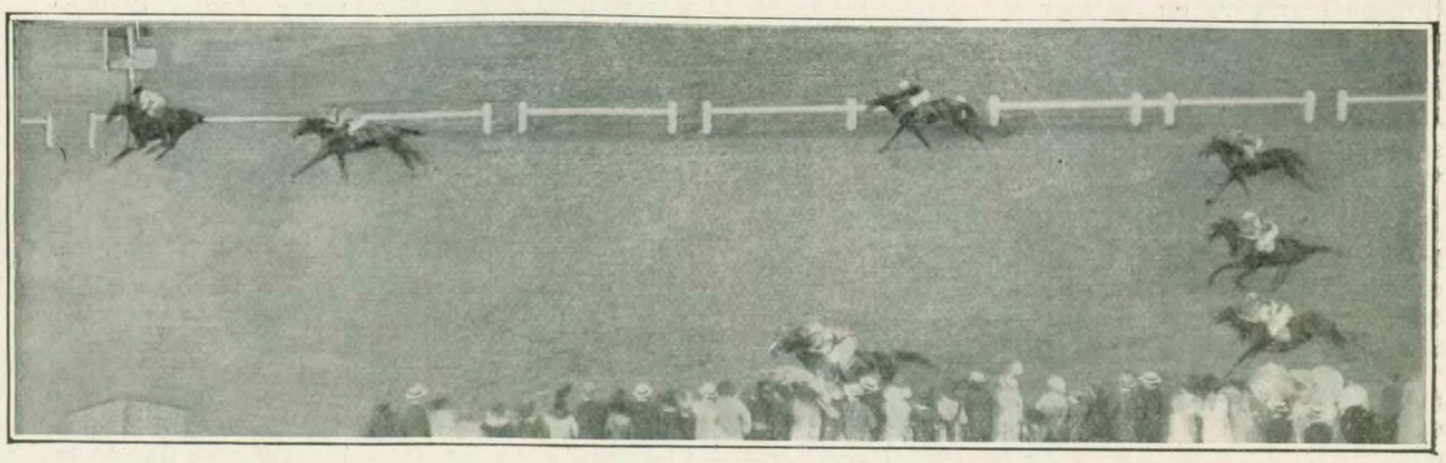
STUART.



L'ARRIVÉE DU PRIX DES VILLAS. (2.000 mètres, 15.000 francs), — Deauville, 20 Août.
Templier III menait devant Rosimond, Maboul II et Careless. Dans le dernier tournant, Maboul II passait et l'emportait aisément de cinq longueurs sur Templier III.



L'ARRIVÉE DU PRIX MORNY. (1.200 mètres, 40.000 francs.) — Deauville, 21 Août.
Sardanapale, La Farina, Listman, Ante Diem et Forse Que Si, se sont détachés les premiers. A la distance, Sardanapale avait l'avantage, il battait facilement Forse Que Si.



L'ARRIVÉE DU GRAND HANDICAP DE DEAUVILLE (1.600 mètres, 20 000 francs). — Deauville, 21 Août.
Jarnac, Zénith II, Fourvières, Pantagruel, Eve II, Banshee, Fauche le Vent se sont détachés les premiers. A la distance, Jarnac avait l'avantage sur Moïa et la battait d'une longueur.

LE PRIX DE LA FORÊT D'ARQUES (5.000 mètres). — Dieppe
Ce Prix réservé aux gentlemen riders, a été marqué par de nombreuses chutes et dérobades. La victoire revint à Brelan.

L'ARRIVÉE DE L'OMNIUM DE DIEPPE (2.500, mètres 20.000 francs). — Dieppe, 24 Août.
Le train a été sévèrement mené par Maléfice, le compagnon d'écurie d'Opott, Champoreau rejoignait Maléfice à l'entrée de la ligne droite, et le battait nettement d'une courte encolure.

Le Gérant : Charles GUYOT.

(Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard. H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.